

Karl-Heinz Ludwig

Die Hellwegsiedlungen am Ostrande Dortmunds
in wirtschaftlichem, sozialem und verkehrsmäßigem
Wandel seit ihrer Eingemeindung

1969
1



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555409_0005

Geographie

Die Hellwegsiedlungen am Ostrande Dortmunds
in wirtschaftlichem, sozialem und verkehrsmäßigem Wandel
seit ihrer Eingemeindung

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der
P h i l o s o p h i s c h e n F a k u l t ä t
der
Westfälischen Wilhelms-Universität
zu
Münster (Westf.)

vorgelegt von
Karl-Heinz Ludwig
aus Dortmund-Hörde

1968

Tag der mündlichen Prüfung: 12. Februar 1969

Dekan: Prof. Dr. phil. Heinrich Dörrie

Referent: Prof. Dr. phil. Wilhelm Müller-Wille

Korreferent: Prof. Dr. rer. nat. Hermann Hambloch



I n h a l t

	Seite
I. Gegenstand und Aufgabe der Untersuchung	1
II. Die Bevölkerungszunahme und ihre Auswirkung auf die Siedlungsfläche	4
1. Die Ausdehnung der Bebauung im Zuge der Bevölke- rungszunahme	4
a) Die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungs- gebiet	4
b) Der Zuwachs an Gebäuden als Folge des Bevölke- rungswachstums	6
c) Die Ausdehnung des Siedlungskörpers auf der Siedlungsfläche	8
d) Die Auswirkung der Bautätigkeit auf die land- wirtschaftliche Nutzfläche	11
e) Bodenqualitäten und Bodenrichtpreise	13
2. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte bezogen auf die Baufläche	15
a) Bruttowohngebiet und Nettowohngebiet	15
b) Die Anteile des Nettobaulandes an den Gemar- kungsflächen	16
c) Die Bevölkerungsdichte auf dem Nettobauland ..	17
3. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte je Sied- lungsfläche	19
a) Neuorganisation der Siedlungsflächen nach der Eingemeindung	19
b) Die Zunahme der Bevölkerungsdichte	20
c) Die Bevölkerungsverteilung auf der Siedlungs- fläche	21
d) Die Bevölkerungskapazität nach dem Flächen- nutzungsplan	22

III. Die Veränderungen in der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur	23
1. Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet	24
2. Die Situation in der Landwirtschaft	28
3. Die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung	30
4. Die Sozialstruktur der Bevölkerung	34
5. Die konfessionelle Gliederung der Bevölkerung ...	37
6. Der Altersaufbau der Bevölkerung	40
7. Die politischen Verhaltensweisen und ihre kommunalpolitischen Auswirkungen	43
8. Die Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen	48
IV. Kommunale, kulturelle und kommerzielle Funktionen der Siedlungen	50
1. Veränderungen in der kommunalen Administration ..	50
2. Entwicklungen im kulturellen Sektor	52
a) Kulturelle Kernräume als Kontaktzonen	52
b) Die Schulsituation in den Hellwegsiedlungen ..	53
c) Die Entfaltung der kirchlichen Administration	57
d) Schulbezirke und kirchliche Gemeinden - kleinräumige Strukturen	58
3. Die kommerzielle Versorgung der Siedlungen	59
a) Die Versorgung der Bevölkerung vor der Eingemeindungsperiode	60
b) Die Struktur des Einzelhandels in der Gegenwart	61
c) Verteilung und Erreichbarkeit der Einzelhandelsgeschäfte	63

	Seite
V. Die Struktur des Verkehrswesens	65
1. Die Pendelwanderungen und der innerstädtische Berufsverkehr	65
a) Pendler und ihre Zugehörigkeit zu Wirtschafts- abteilungen	66
b) Der innerstädtische Berufsverkehr	68
c) Der Berufsverkehr und die Tagesbevölkerung der Siedlungen	70
2. Öffentlicher Nahverkehr und Individualverkehr am östlichen Hellweg	71
a) Die Fahrzeiten bei Benutzung der Verkehrsmit- tel	72
b) Die Fahrgelegenheiten im öffentlichen Nahver- kehr	75
c) Die Fahrtkosten der Verkehrsmittel	78
d) Die Streckenbelastung im öffentlichen Nahver- kehr	80
e) Die Belastung des Hellwegs durch den Individu- alverkehr	82
3. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes	85
a) Der Ausbau des Straßennetzes	86
b) Die Ausdehnung des öffentlichen Nahverkehrs ..	88
VI. Zusammenfassung und Ausblick	92
Schrifttums- und Quellenverzeichnis	101

T a b e l l e n

Deponiert im Institut für Geographie und Länderkunde
an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster

1. Bevölkerungsentwicklung der Siedlungen
2. Bestand an Gebäuden in den Siedlungen
3. Nutzfläche der landwirtschaftlichen Betriebe (über 0,5 ha)
4. Nettobauland der Siedlung Wambel
5. Nettobauland der Siedlung Brackel
6. Nettobauland der Siedlung Asseln
7. Nettobauland der Siedlung Wickede
8. Bevölkerung auf Nettobauland: Wambel
9. Bevölkerung auf Nettobauland: Brackel
10. Bevölkerung auf Nettobauland: Asseln
11. Bevölkerung auf Nettobauland: Wickede
12. Größe der Siedlungsflächen und Einwohner pro ha 1905-1967
13. Bevölkerungskapazität der Statistischen Bezirke nach dem
Flächennutzungsplan 1964
14. Zahl und Größenklassen der landwirtschaftlichen Betriebe
15. Die Wirtschaftsstruktur der erwerbstätigen Bevölkerung
16. Die Sozialstruktur der Bevölkerung
17. Soziale Umschichtungen in den Siedlungen
18. Die Bevölkerung nach der Religionszugehörigkeit
19. Die Wohnbevölkerung nach Altersgruppen (1961)
20. Stadtvertreterwahl am 4. 5. 1924
21. Stadtvertreterwahl am 20. 5. 1928
22. Stadtvertreterwahl am 17.11. 1929
23. Stadtvertreterwahl am 12. 3. 1933
24. Stadtvertreterwahl am 9.11. 1952
25. Stadtvertreterwahl am 28.10. 1956
26. Stadtvertreterwahl am 19. 3. 1961
27. Stadtvertreterwahl am 27. 9. 1964
28. wahlbeteiligung bei den Stadtvertreterwahlen
29. Volks- und Sonderschulen (Stand: 15.10.1967)
30. Evangelische und katholische Kirchengemeinden (1968)
31. Einzelhandelsgeschäfte im Jahre 1900
32. Ladengeschäfte des Einzelhandels (Mai 1968)

33. Pendelverkehr (6.6.1961)
34. Auspendler nach Wirtschaftsabteilungen (6.6.1961)
35. Einpendler nach Wirtschaftsabteilungen (6.6.1961)
36. Innerstädtischer Berufsverkehr: Auspendler (6.6.1961)
37. Innerstädtischer Berufsverkehr: Einpendler (6.6.1961)
38. Die Tagesbevölkerung in den Siedlungen (6.6.1961)
39. Fahrzeiten der Verkehrsmittel (Juni 1968)
40. Fahrtkosten der Verkehrsmittel (Sommer 1968)
41. Vergleichszählung des Werktagsverkehrs (März 1964)
42. Querschnittszählung der Schnellbahn (DB)
43. Belastung der Straßenbahn auf dem Hellweg
(Fahrgastzählung 22.2. - 6.4.1965)
44. Gesamtbelastung des Hellwegs (24.7.1958 und 14.5.1968)

I n f o r m a t i o n e n

Deponiert im Institut für Geographie und Länderkunde
an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster

1. Bevölkerungsentwicklung in den Siedlungen
2. Bevölkerungsanteile der Dortmunder Innenstadt und Außenstadt
3. Zugang an Wohngebäuden in den Siedlungen
4. Bestand an Wohngebäuden in den Siedlungen
5. Nutzfläche der landwirtschaftlichen Betriebe
6. Bodenrichtwerte im Jahre 1967
7. Bodenrichtwerte am Hellweg
8. Nettobauland. Einwohner auf 1 ha Nettobauland
9. Grundfläche der Siedlungen und Bevölkerung
(1 mm = 1.000 E) auf Nettobauland (1966)
10. Änderung der Flächengrößen der Statistischen Bezirke
(Vororte) seit ihrer Eingemeindung
11. Bevölkerungsdichte auf der Siedlungsfläche (1966)
12. Durchschnittliche Entwicklung der Bevölkerungsdichte
(E/ha) der Vororte am östlichen Hellweg (ohne Körne)
13. Die Bevölkerungsdichte auf der Siedlungsfläche (1966)
14. Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe (über 0,5 ha)
15. Die Wirtschaftsstruktur der erwerbstätigen Bevölkerung
16. Die Sozialstruktur der Bevölkerung
17. Die Bevölkerung nach der Religionszugehörigkeit
18. Bevölkerung nach der Religionszugehörigkeit (1961)
19. Altersaufbau der Bevölkerung (1961): Körne, Wambel
20. Altersaufbau der Bevölkerung (1961): Brackel
21. Altersaufbau der Bevölkerung (1961): Asseln, Wickede
22. Stadtvertreterwahlen 1924-1933. Stimmenanteil der SPD
23. Stadtvertreterwahlen 1924-1933. Stimmenanteil der KPD
24. Stadtvertreterwahlen 1924-1933. Stimmenanteil des Zentrums
25. Stadtvertreterwahlen 1924-1933. Stimmenanteil der DVP
26. Stadtvertreterwahlen 1924-1933. Stimmenanteil der NSDAP
27. Stadtvertreterwahlen 1952-1964. Stimmenanteil der SPD
28. Stadtvertreterwahlen 1952-1964. Stimmenanteil der CDU
29. Stadtvertreterwahlen 1952-1964. Stimmenanteil der FDP

30. Stadtvertreterwahl 27.9.1964. Stimmenanteil der SPD
31. Stadtvertreterwahl 27.9.1964. Stimmenanteil der CDU
32. Stadtvertreterwahl 27.9.1964. Stimmenanteil der FDP
33. Wahlbeteiligung bei den Stadtvertreterwahlen 1929-1964
34. Wahlbeteiligung bei der Stadtvertreterwahl am 27.9.1964
35. Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen (1961)
36. Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen (1961)
37. Anzahl der Ladengeschäfte auf dem Hellweg
38. Berufspendler (6.6.1961)
39. Fahrzeiten der Verkehrsmittel (Juni 1968)
40. Fahrgelegenheiten mit der Straßenbahn Richtung Innenstadt
41. Fahrgelegenheiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln
(Werktags 0 - 24 Uhr, Juni 1968)
42. Fahrtkosten der Verkehrsmittel (Juni 1968)
43. Fahrtkosten der öffentlichen Verkehrsmittel (Juni 1968)
44. Querschnittszählung der Schnellbahn (DB) 27.4.1965.
45. Belastung der Straßenbahn auf dem Hellweg
Richtung: Stadtrand - Innenstadt
46. Belastung der Straßenbahn auf dem Hellweg
Richtung: Innenstadt - Stadtrand
47. Die Belastung des Hellwegs in den Jahren 1958 und 1968
(außer Straßenbahnen)
48. Belastung des Hellwegs in Wickede
49. Belastung des Hellwegs in Brackel
50. Belastung des Hellwegs in der Innenstadt

K a r t e n

Deponiert im Institut für Geographie und Länderkunde
an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster

1. Eingemeindungsschübe und Entfernungen am östlichen Dortmunder Hellweg
2. Bebauung der Siedlungsfläche
3. Bodenrichtwerte in den Siedlungen
4. Gemarkungsgrenzen und Statistische Bezirke
5. Bevölkerungsverteilung
6. Bevölkerungskapazität der Statistischen Bezirke nach dem Flächennutzungsplan von 1964
7. Die Industriefläche in den Siedlungen
8. Schulbezirke der katholischen Volksschulen (Mai 1968)
9. Schulbezirke der Städt. Gemeinschaftsschulen (Mai 1968)
10. Schulbezirk der evangelischen Volksschule (Mai 1968)
11. Bezirke der Kirchengemeinden (Mai 1968)
12. Ladengeschäfte des Einzelhandels für den täglichen Bedarf
13. Ladengeschäfte des Einzelhandels für den periodischen Bedarf
14. Ladengeschäfte des Einzelhandels für den gehobenen Bedarf
15. Innerstädtischer Berufsverkehr (6.6.1961): Körne
16. Innerstädtischer Berufsverkehr (6.6.1961): Wambel
17. Innerstädtischer Berufsverkehr (6.6.1961): Brackel
18. Innerstädtischer Berufsverkehr (6.6.1961): Asseln
19. Innerstädtischer Berufsverkehr (6.6.1961): Wickede
20. Einzugsbereiche der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs
21. Ausbau des Straßennetzes
22. Ausdehnung des öffentlichen Nahverkehrs
23. Geplantes Straßennetz im Dortmunder Raum
24. Geplantes Straßennetz im Untersuchungsgebiet

I. Gegenstand und Aufgabe der Untersuchung

Die Stadt Dortmund war seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auf der Grundlage des Bergbaus und der Industrie zur Großstadt herangewachsen.

Die Zunahme der Bevölkerung hatte eine starke Erhöhung der Bevölkerungsdichte auf der Gemarkungsfläche zur Folge. Dieses Anwachsen der Bevölkerung verursachte Verschiebungen in der Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrsstruktur. Aber auch die Bevölkerung der Siedlungen im Vorfelde der Stadt wurde mehr und mehr in den Wirtschaftsprozeß der Stadt einbezogen. Da für Änderungs- und Wachstumstendenzen der Stadt Dortmund Raum benötigt wurde, waren "Eingemeindungen u.U. notwendig, um die vorwärtsschreitende Entwicklung des Gemeinwesens zu ermöglichen, um dringende unaufschiebbare siedlungspolitische und verkehrspolitische Aufgaben zu lösen." ¹⁾

Unter Eingemeindung wird dabei die Umorganisation von Gemeinden verstanden, "die in vollkommener und allein befriedigender Weise die Gemeinden, die wirtschaftlich eine Einheit bilden, zu einer rechtlichen Einheit zusammenfaßt." ²⁾ So bahnte sich in Dortmund eine Entwicklung an, in deren Verlauf die Fläche in der Zeit von 1905 bis 1929 von 2.769 ha auf 27.143 ha erweitert wurde.

Von den 43 eingemeindeten Siedlungen werden nur diejenigen berücksichtigt, welche an der östlichen Dortmunder Ausfallstraße, dem historischen Hellweg aufgereiht sind, nämlich Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede.

Die Eingemeindung der Siedlungen am östlichen Hellweg vollzog sich in drei Schüben. Zunächst erfolgte die Einbeziehung der Gemeinde Körne am 1. April 1905. (Siehe Karte 1.) Die Fläche der Stadt wurde um 11,6 % vergrößert, und ihre Ostgrenze zum Landkreis Dortmund erhielt einen ausgeglichenen Verlauf.

Während der Verkehrskreis mit dem Radius 2,5 km - vom innerstädtischen Verkehrsknoten an der Reinoldikirche aus gesehen -

1) Hahn, Neuordnung des Ruhrgebietes, 1958, S. 115.

2) Hasse, Handwörterbuch, 1918.

nur im Osten der Stadt zu einem Teil außerhalb des Stadtgebietes verlief und hier den Ortskern der Gemeinde Körne schnitt, wurde mit dieser ersten Eingemeindung eine nahezu ideale geometrische Lage des Verkehrsmittelpunktes zu den Außengrenzen der Stadt hergestellt.

Bei der zweiten Eingemeindungswelle am 1. April 1918 verloren am östlichen Hellweg die Siedlungen Wambel und Brackel ihre Selbständigkeit. Mit diesem Schub griff die Stadtfläche um nahezu das Dreifache ihres ursprünglichen Radius in das östliche Vorland hinaus. Die Fläche der Stadt Dortmund hatte durch die Eingemeindung allein der drei Gemeinden Körne, Wambel und Brackel einen Zuwachs von 81,3 % erfahren.

Als bei der Auflösung des Landkreises Dortmund am 1. April 1928 im dritten Eingemeindungsschub am östlichen Hellweg noch die Siedlungen Asseln und Wickede zum Stadtverband Dortmund hinzukamen, hatte sich Dortmund entlang der Hellwegachse seit 1905 um 9,7 km nach Osten vorgeschoben. Die Entfernung vom Verkehrsknotenpunkt im Stadtkern an der Reinoldikirche bis zur Stadtgrenze im Osten zum Landkreis Unna beträgt 11,8 km (Ost-West-Durchmesser 23 km). Der Zuwachs an Fläche beträgt allein durch die Eingemeindung der fünf Siedlungen 145,8 %.

Die Begründungen für diese Eingemeindungen sind recht vielfältig. Wesentlicher als der Wunsch der Landgemeinden zum Anschluß an die Großstadt scheint eine von der Großstadt ausgehende Kraft zu sein; denn "die starke Gemeinde einverleibt sich immer wieder wachsende Teile des Standorts und schafft damit zugleich weiteren Wohnraum. Insoweit ist die Eingemeindung geradezu das Bildungsgesetz industrieller Großstädte." ¹⁾

Jedoch der Gesichtspunkt der Einverleibung "wachsender Teile des Standorts" trifft allenfalls auf Körne zu. Die Eingemeindungen von 1928/29 wurden nach einer Feststellung Scherkamps "aus rein politischen Gründen vorgenommen, da sich die schwarz-rote Koalition durch die Einbeziehung der völlig roten Außen- und Arbeiterbezirke nach den Neuwahlen in der

1) Ipsen, Standort und Wohnort, 1957, S. 10.

Stadtverwaltung eine Stärkung und Führung der roten Gruppen versprach." 1)

Das Problem der Eingemeindungen ist vielschichtig und heute noch umstritten. Es ist offensichtlich, daß sich die Stadt Dortmund einen Reserveraum geschaffen hat, der ihr zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum dient.

In der Folgezeit ergab sich für die Stadt Dortmund die schwierige Aufgabe, die eingemeindeten Siedlungen zu integrieren. Die ehemaligen Bauernsiedlungen im Vorfelde der Stadt mußten zu funktionsfähigen Vororten heranwachsen. Sie waren in wirtschaftlicher, sozialer und verkehrsmäßiger Hinsicht sowohl untereinander als auch mit der Kernstadt zu verknüpfen.

Im folgenden soll untersucht werden, welche Entwicklung die Hellwegsiedlungen Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede seit ihrer Eingemeindung genommen haben.

1) Scherkamp, Dortmund, 1938, S. 12.

II. Die Bevölkerungszunahme und ihre Auswirkung auf die Siedlungsfläche

Bevölkerungszahlen an sich bilden für die Geographie keine wesentliche Aussage. Sie erhalten nach Ratzel "ihren einfachsten geographischen Ausdruck in der Bevölkerungsdichtigkeit, welche sich aus dem Verhältnis der Zahl der Menschen zur Größe des von ihnen bewohnten Raumes ergibt;..." ¹⁾

Somit sind Bevölkerungszahlen zur Fläche in Beziehung zu setzen, um zu geographischen Aussagen zu kommen.

Da die Bevölkerungsdichte einer statistischen Einheit jedoch erst dann eine Aussagefähigkeit besitzt, wenn sie vergleichbar ist, soll die Bevölkerungsdichte der zu untersuchenden Siedlungen mit der Bevölkerungsdichte des Stadtkreises Dortmund verglichen werden.

Abweichungen bei verwendeten Bevölkerungs- und Flächenzahlen beruhen auf:

1. verschiedenen Zeitpunkten der Erhebungen,
2. ob Wohnbevölkerung, ortsanwesende Bevölkerung oder Fortschreibung zugrunde gelegt ist,
3. auf unterschiedliche Gebietsstände (Grenzberichtigungen unbewohnter Gebiete oder Neuvermessungen).

1. Die Ausdehnung der Bebauung im Zuge der Bevölkerungszunahme

a) Die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet

Eine Veränderung der Bevölkerungszahl wird hervorgerufen durch die natürliche Zuwachsrate und durch die Wanderungsbilanz. Die Tabelle 1 zeigt, daß die Bevölkerung bei allen Siedlungen seit der Jahrhundertwende stark zunimmt.

Betrachten wir die Bevölkerungsentwicklung, dann stellen wir von 1900 ab zunächst einen allgemeinen Anstieg fest, der bei Brackel, Asseln und Wickede um 1910 einen ersten Höhepunkt erreicht, dann entweder nur unbedeutend steigt oder sogar etwas fällt. (Vgl. Tafel 1.)

Zu dieser Zeit hatten die Kohlengruben "Schleswig" in Brackel,

1) Zitiert nach: Witthauer, Bevölkerung der Erde, 1958, S.56.

"Holstein" in Wickede-Asseln und "Massen I/II" in Wickede-Massen ihre Höchstförderung erreicht, so daß keine neuen Arbeitsplätze mehr geschaffen wurden. Die beginnende Rationalisierung im Bergbau setzte bei gleichzeitiger Kapazitätserhöhung Arbeitskräfte frei. Da das Verhältnis zwischen Selbstkosten und Erlös im Laufe der Jahre immer ungünstiger wurde, legte man in den Jahren 1925 und 1928 diese Bergwerke still. Die Arbeitskräfte konnten größtenteils auf anderen Gruben der stilllegenden Gesellschaft beschäftigt werden, so daß es nur zu einem unbedeutenden Wanderungsverlust kam.

Nach der Eingemeindung von Wambel und Brackel im Jahre 1918 fällt die Bevölkerungszahl zunächst ab. Sie nimmt in Brackel 1925 und in Wambel erst 1939 eine aufsteigende Tendenz an. Damit hebt sich die Bevölkerungszahl in allen fünf Siedlungen fast gleichmäßig bis zum Jahre 1946.

Nach den Großluftangriffen, besonders im letzten Kriegsjahr, siedelte sich ein Teil der Bevölkerung der zerstörten Innenstadt in den Außenbezirken an. Hier wurden auch zurückkehrende Evakuierte sowie Flüchtlinge und Heimatvertriebene untergebracht. Das macht sich im Schaubild bis etwa 1955 bemerkbar.

Mit dem Wiederaufbau der Stadt verlor der Stadtkern innerhalb der Wälle seine Wohnfunktion. Von privater Seite, von Wohnungsbauunternehmen sowie von der Industrie wurden bezüglich des Wohnungsbaus große Anstrengungen gemacht und in der Außenstadt große Bauvorhaben verwirklicht. Das wird deutlich sichtbar in dem Verlauf der Bevölkerungskurven bei den Siedlungen Brackel und Wickede.

Das Bild der Bevölkerungsverteilung im Dortmunder Raum verschob sich seit 1939 stetig. Zerstörungen als Kriegsfolgen und dadurch bedingter Wechsel des Wohnplatzes innerhalb der Stadt, Wiederaufbau, Entleerung der Innenstadt und Auffüllung der Außenbezirke spiegeln sich in den nüchternen Zahlen wider.

Verteilung der Bevölkerung von Dortmund

Jahr	Innenstadt	Außenstadt
	%	%
1939	47,0	53,0
1950	34,0	66,0
1953	36,0	64,0
1956	37,3	62,7
1959	37,0	63,0
1965	31,7	68,3
1966	34,0	66,0
1967	30,8	69,2 (Vgl. Tafel 2)

b) Der Zuwachs an Gebäuden als Folge des Bevölkerungswachstums

Mit dem Anwachsen der Bevölkerung ist eine Zunahme von Gebäuden verbunden, welche mehr oder minder große Bauflächen von der Siedlungsfläche beanspruchen. Dazu sollen im folgenden nähere Angaben gemacht werden, die sich auf die Gebäudezählung von 1961 nebst Fortschreibung stützen.¹⁾ Wir sind dabei an die in den Erhebungsbogen vorgesehenen Zeiträume gebunden, die sich aus politischen und wirtschaftlichen Erwägungen ergeben haben.

Es muß angemerkt werden, daß natürlich nur diejenigen Gebäude gezählt wurden, welche noch vorhanden waren. Wenn wir also bei unseren Siedlungen die Zunahme der Gebäude in den einzelnen Zeitabschnitten vergleichen, dann müssen wir damit rechnen, daß ein geringer Teil durch Abbruch und durch Zerstörung im 2. Weltkrieg als Abgang zu berücksichtigen ist. Vergleichen wir die Tafeln 1 und 3 miteinander, dann sehen wir, daß die Kurven der Bevölkerungsentwicklung und der Zunahme an Wohngebäuden die gleiche Tendenz aufweisen. Bis etwa zum Beginn der 20er Jahre ist ein kräftiges Ansteigen zu beobachten. Danach heben sich bis 1948 die Kurven nur langsam, steigen dann aber steil an. Dem Bestand an Gebäuden

1) Dortmunder Wohnungswesen, Sonderheft 28, 1966.

ist zu entnehmen (Tabelle 2), daß Körne und Wambel um die Jahrhundertwende mit 54 bzw. 70 Gebäuden noch kleine Dörfer gewesen sind, während die stadtfernen Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede ein Vielfaches davon bis zu 360 Gebäuden aufwiesen. Hier macht sich eine Durchdringung und Überschichtung der landwirtschaftlich geprägten Dörfer durch den Bergbau bemerkbar.

Die Zunahme der Gebäude in den einzelnen Siedlungen ist nun recht unterschiedlich.

Zunahme der Gebäude in den Hellwegsiedlungen 1900-1967

Siedlung	1900-1918	1918-1948	1948-1967
Körne	<u>2,5</u>	3,2	1,8
Wambel	1,7	<u>4,0</u>	2,2
Brackel	1,7	1,9	2,3
Asseln	1,4	1,4	1,9
Wickede	1,8	1,2	<u>2,5</u>
Stadtkreis	1,9 fach	1,8 fach	1,3 fach

Die vorstehende Aufstellung läßt erkennen, daß im ersten Zeitabschnitt die Siedlung Körne eine Zunahme an Gebäuden um das 2,5 fache aufweist, während die übrigen Siedlungen sowie die Stadt Dortmund relativ keinen solch starken Zuwachs haben. Der Grund dafür ist in der Eingemeindung zu sehen, welche im Jahre 1905 erfolgt ist. Die Zunahme wird im zweiten Abschnitt noch größer, während bei dem dritten Zeitabschnitt erkennbar wird, daß die Baufläche nahezu erschöpft ist und der Zuwachs an Gebäuden sich von der Innenstadt auf die Außenstadt verlagert.

Die Zunahme an Gebäuden in Wambel um das Vierfache im zweiten Zeitabschnitt ist erheblich. Dieser Wert wird von sonst keiner Siedlung im gesamten Erhebungszeitraum erreicht. Hier wird deutlich, daß das Expansionsbedürfnis der Stadt Dortmund mit den Eingemeindungen von Wambel und Brackel (1918) motiviert war, wenngleich es bei Brackel nicht so augenscheinlich ist.

Bei Asseln und Wickede nimmt die Bautätigkeit nach der Eingemeindung von 1928 nicht im gleichen Maße zu, wie wir es

bei den vorher genannten Siedlungen gesehen haben. Der augenblickliche Bedarf an Baufläche war bereits gedeckt.

Erneuter Bedarf tritt im dritten Zeitabschnitt ein. Während in Körne und Wambel die Gebäudezahl in geringem Umfange zunimmt und bei Brackel ein kontinuierlicher Zuwachs festzustellen ist, fällt nunmehr besonders bei Wickede eine sprunghafte Zunahme auf. Hier wird an der Zunahme der Gebäude wiederum das Phänomen sichtbar, daß sich die Bevölkerung nach dem 2. Weltkrieg in den Randbezirken der Stadt ansiedelt. Das große Ausmaß der Zunahme an Gebäuden bei den Siedlungen am östlichen Hellweg wird deutlich im Vergleich mit dem nachlassenden Wachstum im Stadtkreis Dortmund.

Überblicken wir die fünf Siedlungen in der Zeit von der Jahrhundertwende bis zum Jahre 1967, dann hat der Bestand an Gebäuden um 651,5 % zugenommen. (Vgl. Tafel 4)

c) Die Ausdehnung des Siedlungskörpers auf der Siedlungsfläche

Nach dieser zahlenmäßigen Erfassung des Zuwachses an Gebäuden soll eine Kartierung die flächenhafte Entwicklung der Siedlungen verdeutlichen.¹⁾ (Siehe Karte 2) Um festzustellen, ob im Laufe der Jahre Einschnitte zu beobachten sind, wurde der Zeitraum unserer Untersuchung in vier Phasen unterteilt.

- | | |
|---------------------|---|
| 1. Phase: bis 1900 | Jahrhundertwende.
Vor Beginn der Eingemeindungsperiode. |
| 2. Phase: 1901-1932 | Zeitabschnitt der Eingemeindungen.
Beginn des politischen Umbruchs. |
| 3. Phase: 1933-1948 | Zeit des Nationalsozialismus.
Normalisierung des täglichen Lebens nach dem 2. Weltkrieg. |
| 4. Phase: 1949-1967 | Agglomeration der Bevölkerung.
Dezentralisation des städtischen Ballungsraumes. |

Um 1900 setzten sich die Siedlungen klar voneinander ab. Die

1) Nach: Altersstufen der Gebäude, Dortmund, 1964 und eigene Ergänzungen.

Bebauung hatte ihre größte Ausdehnung nördlich des Hellwegs zur Talung hin, während der Boden südlich des Hellwegs an der Nordabdachung des "Dortmunder Rückens" vorwiegend der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten blieb. Als Einsprenglinge im Süden des Gebietes treten als Sonderbauflächen bereits die Kasernen in Wambel hervor. Besondere Wohnungsbauleistungen des Bergbaus waren die "Kolonien" in Asseln, in denen durch Gartenbau und Kleinviehhaltung eine Kleinsiedelbewegung gefördert wurde, welche den meist zugewanderten Menschen an den Boden binden sollte.

In der zweiten Phase entfaltete sich besonders in Körne, aber auch in Wambel und Brackel eine rege Bautätigkeit gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften. Die Wohnbebauung in Körne und Wambel schob sich weiter nach Süden auf den landwirtschaftlich besonders qualifizierten Boden hinaus. Am Ruhrschnellweg entstand die Gartenstadt. Mit der Ansiedlung von Industriebetrieben nördlich des Hellwegs nahm die Bebauung der Wambeler Fläche verstärkt zu. In Brackel schloß sich die weitere Bebauung im Norden und Süden an den bestehenden Ortskern an. Es wurde vorwiegend die Fläche zwischen Hellweg und der Bahnlinie Dortmund-Süd - Welter zugebaut. Nachdem Asseln in der 1. Phase eine starke Bautätigkeit aufzuweisen hatte, ließ sie in der 2. Phase nach. Die Stilllegungen der Bergwerke in den Jahren 1925 und 1928 wirkten sich aus. Es wurden innerdörfliche Baulücken ausgefüllt. An die Kolonie Neu-Asseln schob sich eine neue Baufläche heran, und südlich des Hellwegs wurde die Baulücke zwischen Asseln und Wickede geschlossen.

Betrachten wir die Bebauung in der 3. Phase über alle Siedlungen hinweg, dann ist kein erheblicher Zuwachs festzustellen. Zwei Komplexe, nämlich in Wambel am Ruhrschnellweg und im Norden der Siedlung Brackel, treten hervor. Hier entstanden Kasernen, als Dortmund im Jahre 1935 Garnison für Einheiten des Heeres und der Luftwaffe wurde. Brackel wurde ein bevorzugtes Gebiet für den Siedlungsbau.

In der 4. Phase wird die bereits festgestellte Zunahme der Bevölkerung in der Ausdehnung der Bebauungsfläche sichtbar.

Im Süden der ehemaligen Gemarkungsfläche der Siedlung Körne entsteht die Gartenstadt-Nord. Die Gartenstadt-Süd wird nach Osten und Süden erweitert und dehnt sich damit auch auf der Siedlungsfläche Wambels weiter aus. Nur zwischen dem Nußbaumweg im Westen und dem Graffweg im Osten ist keine geschlossene Bebauung möglich, da dieses Gebiet zum überwiegenden Teil für die Wambeler Pferderennbahn und den Hauptfriedhof in Brackel genutzt wird.

Als Großprojekt errichteten Wohnungsbaunternehmen in den Jahren 1960/61 einen neuen Ortsteil, die Funkturmsiedlung, welcher für etwa 4000 Menschen geplant war. Gleichzeitig entstanden hier Gemeindezentren der großen christlichen Konfessionen sowie die erforderlichen Versorgungsanlagen des Tertiären Sektors.

In diesem Zeitabschnitt wuchs die geschlossene Bebauung auf der Siedlungsfläche Brackels im Norden tief in die Hellweger Talung hinein und reichte im Süden bis zum Scheitel des oberen Hellwegs hinauf. Die West-Ost-Ausdehnung nahm nicht im gleichen Maße zu. Auf dem Boden Asselns wurde um 1960 die Bebauung im Norden der Siedlungsfläche ausgeweitet. Wickede hat in der letzten Phase seit 1949 die größte Bebauungszunahme aufzuweisen. Bereits 1950 entstanden zwei Siedlungen. Aber erst die großen Bauprojekte zwischen 1963 und 1966 in Wickede-Nord brachten eine sprunghafte Zunahme. Auf dem Südteil der Siedlungsfläche wuchs die Bebauung weiter in Richtung des Sportflugplatzes Dortmund-Wickede.

Zusammenfassend können wir feststellen, daß die zweite und die vierte Phase durch eine besonders lebhaftete Ausdehnung der Bebauung gekennzeichnet werden. Bei Körne, Wambel und Brackel ist dieses in der zweiten Phase eine direkte Folge der Eingemeindung. Eine andere Folge der Eingemeindung für Wambel und Brackel war der Bau von stadteigenen Siedlungen für Bevölkerungsteile der Großstadt, welche nicht sozial integriert sind. In der vierten Phase zeigt sich besonders bei Wickede, aber auch bei Brackel und Wambel eine starke Ausdehnung der Baufläche, welche durch die Dezentralisation der Bevölkerung hervorgerufen wird.

Die Nord-Süd-Ausdehnung ist bei den fünf Siedlungen sehr unterschiedlich. Industrie- und Flughafenfläche, der ehemalige Flughafen in Dortmund-Brackel und die Köln-Mindener-Eisenbahn begrenzen die Siedlungen Körne, Wambel und Brackel im Norden. Die Bebauung erfolgte überwiegend nach Süden zum oberen Hellweg hin. Asseln blieb über alle untersuchten Zeitabschnitte hin in sich geschlossener. Es hat noch Ausdehnungsmöglichkeiten nach allen Seiten. Wickede vergrößerte sich nach Norden und Osten und wird nur zögernd nach Süden zum oberen Hellweg hin bebaut.

Der Grundriß zeigt ein stetiges Zusammenwachsen der Siedlungen. Zwischen Körne und Wambel und zwischen Wambel und Brackel geht die Bebauung fast lückenlos ineinander über. Dagegen ist zwischen Brackel und Asseln eine etwa 1000 m breite unbebaute Fläche. Asseln und Wickede wiederum bilden vom Hellweg her gesehen eine bauliche Einheit.

Die Physiognomie der Siedlungen ist recht vielgestaltig. Die Bauformen der Häuser reichen vom zweistöckigen Vierständerhaus in sanierungsbedürftigen Dorfkernen bis hin zum Punkthochhaus in musterhaften Siedlungen moderner Stadtplanung.

d) Die Auswirkung der Bautätigkeit auf die landwirtschaftliche Nutzfläche

Jede Ausweitung der Bebauung verändert die Größe der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Unter landwirtschaftlicher Nutzfläche verstehen wir mit der Gemeindestatistik ¹⁾ landwirtschaftliche bzw. gärtnerische Kulturarten, nämlich Ackerland, Wiesen und Viehweiden (einschließlich Hutungen), Gartenland, private Parkanlagen und Rasenflächen, Obstanlagen, Baumschulen, Korbweidenanlagen und Rebland. Für eine Untersuchung müssen statistische Erhebungen zugrunde gelegt werden. Diese liegen von 1939 an vor, jedoch in Zusammenstellungen, welche keine Differenzierung für unsere Zwecke erlauben. Erst für

1) Gemeindestatistik Nordrhein-Westfalen, 1961.

1949 und 1965 finden sich vergleichbare Angaben, welche somit annähernd dem Zeitraum der 4. Phase der Bebauung entsprechen. Außerdem gibt Schaffranke für die Siedlungen Angaben für das Jahr 1910.¹⁾ Demnach nimmt die landwirtschaftliche Nutzfläche in allen Siedlungen ab (Vgl. Tabelle 3).

Abnahme der landwirtschaftlichen Nutzfläche

Siedlung	1910-1949	1949-1965
	%	%
Körne	66,6	70,3
Wambel	49,8	72,7
Brackel	47,3	58,3
Asseln		20,1
Wickede		23,0

(Vgl. dazu Tafel 5)

Der Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche ist prozentual in Körne im ersten Zeitabschnitt am größten. Er steigert sich weiterhin bis 1965. Bei Wambel ist die Abnahme prozentual geringer, absolut jedoch größer als bei Körne. Die Verringerung steigert sich noch im zweiten Zeitraum. Bei Brackel wird die landwirtschaftliche Nutzfläche ähnlich wie in Wambel zwischen 1910 und 1949 um fast die Hälfte kleiner. Im anschließenden Zeitabschnitt verringert sie sich wiederum um annähernd 60 %. Für Asseln und Wickede ist kein Vergleich möglich. Die Flächenabnahme liegt bei beiden unter 25 %. Somit finden wir wieder bestätigt, daß die Eingemeindung für Körne die stärksten Auswirkungen zur Folge hatte. Wambel und Brackel zeigten zunächst ein retardierendes Moment, dann eine stärker fortschreitende Entwicklung. Bei Asseln und Wickede macht sich eine wesentliche Veränderung im zweiten Zeitabschnitt nicht bemerkbar. Die starke Besiedlung mit der Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzfläche als Baufläche kommt hier noch nicht zum Ausdruck.

Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche dieser fünf

1) Schaffranke, Gemeindliche Besiedlungspolitik, 1957, S.49.

Siedlungen an der des Stadtkreises Dortmund betrug im Jahre 1949 noch 16,1 %. Mit 12,6 % im Jahre 1965 ist er infolge der lebhaften Bautätigkeit rückläufig.

e) Bodenqualitäten und Bodenrichtpreise

Die Bodenqualität des Baulandes am Hellweg ist recht unterschiedlich. Sowohl der obere als auch der untere Hellweg sind mit Quartär bedeckt. Mit 7,5m sind die Deckschichten am mächtigsten auf dem unteren Hellweg. Sie nehmen zur Hellwegstraße hin ab. Hier beträgt ihre Stärke nur 0 - 2,5 m. Weiter nach Norden zum Ruhrschnellweg (B1) nehmen sie wieder bis auf 5,0 - 7,5 m zu.

Auf dem oberen Hellweg liegt eine Lößdecke von wechselnder Mächtigkeit dem Turon auf. Nur an einigen Stellen streicht der Mergelkalk inselhaft zutage.

Der untere Hellweg wurde präglazial ausgeräumt und "im Quartär (mit Geschiebelehm, Schotter, Löß und Schwemmlöß) aufgefüllt".¹⁾ Dieses Material liegt dem undurchlässigen Emschermergel auf.

Unterhalb der 80 m - Isohypse verläuft von W nach E die Coniac/Turon-Grenze, der Schnittpunkt des wasserdurchlässigen Pläners mit dem wasserstauenden Emschermergel. Hier ist ein Quellhorizont, der den oberen Hellweg von dem unteren scheidet.

Im Bereich des Quellhorizontes und der Coniac/Turon-Grenze befinden sich auf der Siedlungsfläche von Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede mäßige Staunässe und anmoorige Bildungen. Der Grundwasserspiegel liegt hier bei 0 - 2 m. Oberhalb des Quellhorizontes, die 80 m - Isohypse mehrfach schneidend, verläuft die Hellwegstraße. Im Norden, auf dem oberen Hellweg, ist bestes Ackerland auf Lößboden, dessen Bodeneigenschaft als für die Landwirtschaft "relativ sehr gut geeignet"²⁾ bezeichnet wird, während im Süden der Straße,

1) Niemeier, Landschaftsbild des heutigen Ruhrreviers, 1942, S.88.

2) Planungsatlas, 1960.

auf dem unteren Hellweg, feuchtere Böden mit der Wertung "relativ gut geeignet"¹⁾ liegen.

Bei der Bonitierung der landwirtschaftlichen Böden ergab sich für den unteren Hellweg in Körne ein Bodenwert von 60. Er fällt zum östlichen Stadtrand nach Wickede bis auf 50 ab. Auf dem oberen Hellweg dagegen liegen die Bodenwerte bei 80 im Westen. Sie steigen auf 85 im Osten des Stadtgebietes. Während auf dem unteren Hellweg in Körne und Wambel auf feuchten Böden mit niedrigen Bodenwerten zunächst nur Industrie angesiedelt wurde, blieb der obere Hellweg mit seinen trockeneren Böden bei höheren Bodenwerten vorwiegend dem Wohnungsbau vorbehalten. Hier auch wurden in Wambel die Pferderennbahn und in Brackel der Hauptfriedhof angelegt. Besonders in der jüngsten Ausbauperiode jedoch schob sich der Wohnungsbau in Brackel, Asseln und Wickede auch in den unteren Hellweg vor; denn hier waren die Landwirte verkaufsfreudiger.

Aufschluß über den Bodenmarkt geben uns die Richtwertkarten, zu deren Führung die Gemeinden seit der Aufhebung des Baupreisstopps im Jahre 1963 durch Gesetz verpflichtet sind. Der "Richtwert ist ein aus Kaufpreisen ermittelter durchschnittlicher Bodenwert für ein Gebiet mit im wesentlichen gleichen Nutzungs- und Wertverhältnissen; er ist bezogen auf ein Grundstück, dessen Eigenschaften für dieses Gebiet typisch sind (sog. Richtwertgrundstück)." Die Bodenrichtwerte beziehen sich nicht auf das Baurohland, sondern auf erschlossenes, bebauungsreifes Land. Die Bodenrichtwerte des Ermittlungsstichtages vom 31.12.1967 ergeben von Körne im Westen bis Wickede im Osten auf einem 800 m breiten Streifen ein Preisgebirge (Siehe Tafel 6), welches anschaulich das Gefälle von der Innenstadt zum Stadtrand sowie vom Hellweg nach Norden und Süden zeigt. Die Ortskerne treten durch Preisspitzen kräftig hervor. Seit der Einführung der Richtwertkarte im Jahre 1963 sind die Bodenrichtwerte gestiegen. Das

1) Planungsatlas, 1960.

Richtwertdiagramm, welches vom Wallring im Stadtkern bis zum östlichen Stadtrand reicht, gibt darüber Aufschluß. (Tafel 7) Die Preisanhebung von 1963 bis 1967 ist nach Ansicht der Behörde weniger durch eine allgemeine Preissteigerung verursacht worden; vielmehr stellt sie eine Berichtigung dar, da vielfach durch das Ausfüllen von Baulücken keine klare Übersicht gegeben war. Im Jahre 1966 kamen die Preise zum Stillstand, denn der große Nachholbedarf im Wohnungsbau war gedeckt, und die leistungsfähigen Baugesellschaften hatten einen genügend großen Vorrat an Bauland angelegt. Aus der Karte der Bodenrichtwerte (Karte 3) geht hervor, daß die Bodenpreise für die bedeutenden Wohnungsbauprojekte der jüngsten Zeit nördlich des Hellwegs in Brackel, Asseln und Wickede etwa 30 - 35 DM betragen haben.

2. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte bezogen auf die Baufläche

Nachdem im vorigen Abschnitt dargestellt wurde, wie die Siedlungsflächen seit den Eingemeindungen ständig an landwirtschaftlicher Nutzfläche verloren und besonders in den fünfziger und sechziger Jahren als Baufläche in Anspruch genommen wurden, soll nun versucht werden, über die Bevölkerungsdichte auf der Baufläche konkrete Angaben zu machen.

a) Bruttowohngebiet und Nettowohngebiet

Nach den "Informationen des Instituts für Raumforschung" vom 2.6.1953 ¹⁾ ist das Bruttowohngebiet vom Nettowohngebiet zu unterscheiden. Das Bruttowohngebiet umfaßt

1. die Grundstücke der Wohnhäuser und andere für Wohnzwecke benutzte Gebäude einschließlich Garten und kleine Parkflächen;
2. Grundstücke und Spielplätze von Schulen, örtliche Läden, Büro- und Geschäftshäuser, Kinos, Gaststätten, Betriebe der Nahbedarfsindustrie, Handwerker, Kirchen und öffentliche Gebäude;

1) 22-33/53, S.233.

3. Grün- und Freiflächen;

4. die halbe Breite der Straßen, an denen die oben genannten Grundstücke liegen. Bei Grundstücken, welche an Fernverkehrsstraßen, Straßen I. und II. Ordnung angrenzen, werden nur 6 m der Straßenbreite berücksichtigt.

Das Nettowohngebiet umfaßt nur die unter dem vorstehenden Punkt 1 genannten Grundstücke und bewohnten Gebäude sowie Gärten und kleine Parkflächen.

Das Katasteramt der Stadt Dortmund kennt bei der Aufschlüsselung der Liegenschaften keine Differenzierung der unter 1 und 2 genannten Grundstücke und Gebäude. Vielmehr sind hier alle Hofräume und Gebäudeflächen zusammengefaßt, die im folgenden als "Nettobauland" bezeichnet werden. Die "Hauptübersicht der Liegenschaften" wurde auf der Flächengrundlage der Gemarkungen am östlichen Hellweg in der Reihenfolge von Osten nach Westen fertiggestellt, und zwar Wickede 1954, Asseln 1955, Brackel 1956 und Wambel 1957. Körne, der stadtnächste Vorort, wurde im Jahre 1958 zur Innenstadt einbezogen, so daß über das Nettobauland dieser ehemaligen Gemarkung keine Aussage gemacht werden kann. Erst 1965 war der gesamte Stadtkreis erfaßt.

b) Die Anteile des Nettobaulandes an den Gemarkungsflächen

Aus den Angaben über die Größen der Gemarkungsflächen und über die Anteile am Nettobauland läßt sich der Prozentsatz feststellen, der Auskunft über den prozentualen Anteil des Nettobaulandes an den Gemarkungsflächen gibt. (Tabellen 4 bis 7) Es zeigt sich, daß die Gemarkung Wambel im Durchschnitt der Jahre prozentual den höchsten Anteil an Nettobauland besitzt, nämlich 30,5 %. Es folgen Brackel mit 20,8 %, Asseln mit 13,1 % und Wickede mit 10,9 %. Wir können vermerken, daß das Nettobauland einen um so größeren Anteil an der Gemarkungsfläche hat, je näher die Siedlung dem Stadtkern liegt. Vergleichen wir das Nettobauland der Siedlungen bis zum Jahre 1963, dann bestätigen sich die oben getroffenen Feststellungen. Größere Sprünge im Zuwachs des Nettobaulandes finden sich

1959/60 bei Brackel, 1961/62 bei Wambel und 1963/64 bei Wickede. Durch diesen Zuwachs bei Wickede im Jahre 1964 zeigt sich nunmehr die Besonderheit, daß das Nettobauland am Stadtrand stärker zunimmt und die näher zur Innenstadt gelegene Siedlung Asseln in ihrem prozentualen Anteil an Nettobauland übertroffen wird. Wenn wir nun den Zuwachs an Nettobauland in den Jahren von 1957 bis 1966 gemarkungsweise vergleichen, dann erhalten wir das überraschende Ergebnis, daß das Nettobauland in Wambel um 35,0 %, in Brackel um 79,5 %, in Asseln um 39,1 % und in Wickede um 133,0 % angewachsen ist.

Somit zeichnet sich in der Nachkriegszeit ganz klar der Trend zum Stadtrand ab. Bei Brackel wird sichtbar, daß diese Siedlung im Vorfeld der Stadt eine gewisse Dominanz hat.

c) Die Bevölkerungsdichte auf dem Nettobauland

Nun bleibt zu untersuchen, wie das Nettobauland durch die Bevölkerung ausgenutzt wird. Es ist also die Dichte der Bevölkerung auf dem Nettobauland festzustellen. (Vgl. Tafel 8 und Tabellen 8 - 11.)

Bei Wambel liegt die Dichte in den Jahren 1958 bis 1966 um 40 E/ha. Das ist im Vergleich zu den übrigen Siedlungen wenig. Jedoch ist die Gemarkungsfläche sehr locker und niedrig bebaut. Wesentlich engräumiger und höher ist die Bebauung in den Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede, wie die Dichtezahlen zwischen 70 - 110 E/ha zeigen. Bei Brackel steigt und fällt die Bevölkerungsdichte pro ha Nettobauland. Sie liegt 1966 bei 80 E/ha. Der Bau von Kleinsiedlungen und Eigenheimen sowie von hohen Wohnblocks zeichnet sich ab.

Die dichteste Besiedlung auf dem Nettobauland finden wir bei Asseln im Jahre 1955. Durch die Bautätigkeit nimmt sie bis 1966 um fast 20 % ab, während bei allen anderen Siedlungen eine Zunahme der Dichte zu beobachten ist. Aber auch hier sinkt die Dichtezahl infolge einer aufgelockerten Bauweise bis 1966 ab. Diese Tendenz ist auch bis zum Jahre 1963 bei Wickede festzustellen. In den Folgejahren entsteht die Ausweitung der Siedlung nach Wickede-Nord mit vielen Hochhäusern. Dadurch steigt die Bevölkerungsdichte pro Hektar Nettobauland so stark, daß

die in diesem Raum absolut höchste Dichtezahl erreicht wird.
(Vgl. Tafel 9)

Zu der Bevölkerungsdichte auf dem Nettobauland nimmt der "Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund"¹⁾ wie folgt Stellung:

"Berechnungsgrundlage für die erwünschte Einwohnerdichte waren folgende Richtwerte:

- | | |
|-------------------|-----------------------------|
| 1. Wohnbauflächen | 110 - 150 E/ha Nettobauland |
| 2. Dorfgebiete | 35 E/ha Nettobauland |
| 3. Mischgebiete | 130 - 240 E/ha Nettobauland |
| 4. Kerngebiete | 250 E/ha Nettobauland |

Die Einwohnerdichte für das Kerngebiet der Innenstadt wurde abweichend davon auf 400 E/ha festgelegt." ²⁾

Legen wir jeweils den höchsten Richtwert zugrunde und rechnen um, wieviel Quadratmeter Nettobauland auf einen Einwohner entfallen, dann erhalten wir für

- | | |
|-------------------|-------------|
| 1. Wohnbauflächen | 66,6 qm/E, |
| 2. Dorfgebiete | 285,7 qm/E, |
| 3. Mischgebiete | 41,7 qm/E, |
| 4. Kerngebiete | 40,0 qm/E, |
| Innenstadt | 25,0 qm/E. |

Unsere Hellwegsiedlungen, welche "Wohnort und Standort" (Ipsen) zugleich sind, zählen wir zu den Mischgebieten, denn "Mischgebiete dienen neben dem Wohnen auch dem Gewerbe." ³⁾ Demnach entfallen auf jeden Einwohner folgende Anzahl von Quadratmetern, wenn wir die Werte des Jahres 1966 zugrunde legen (außer dem Innenstadtbezirk Körne):

Wambel	255,8 qm/E
Brackel	124,0 qm/E
Asseln	119,8 qm/E
Wickede	92,7 qm/E

1) Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan, 1963.

2) Ebenda, S.68.

3) Ebenda, S.68.

Es ist offenkundig, daß die Meßzahl von 41,7 qm/E in allen Siedlungen überschritten wird. Auch aus dieser Berechnung geht hervor, und die Begehung der Siedlungen bestätigt es, daß das Nettobauland in Wambel großzügig und niedrig überbaut ist, während die Bebauung zum Stadtrand hin dichter und höher wird.

3. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte je Siedlungsfläche

a) Die Neuorganisation der Siedlungsflächen nach der Eingemeindung

Wie bereits erwähnt wurde, sind für die zu untersuchenden Vororte keine durchlaufenden Bevölkerungszahlen vorhanden. Problematisch ist außerdem, daß sich diese Zahlen bei der Eingemeindung zunächst auf die Gemarkungsflächen beziehen. Diese Flächen werden in den Folgejahren für die Zwecke der Verwaltung und Statistik neu organisiert. Wambel, Brackel, Asseln und Wickede wurden mit Kurl und Husen zum Verwaltungsbezirk Brackel zusammengefaßt. Dabei gliederte man Teile der Gemarkungen Wambel und Brackel an den nördlich vorgelagerten Verwaltungsbezirk Derne und an den südlich gelegenen Verwaltungsbezirk Aplerbeck an. Ein Teil der Gemarkungsfläche von Asseln kam zu dem statistischen Bezirk Kurl und ein Teil von Wickede fiel zu Husen. Die Gemarkung Körne ging auf in der Innenstadt und ist als statistischer Bezirk auf einen Kern reduziert worden. (Siehe Tabelle 12)

Das Einpendeln der statistischen Bezirke auf die Flächen von 1967 wurde im Diagramm sichtbar gemacht. (Tafel 10) Von den fünf Gemarkungen wurden jedoch nur Randstreifen abgetrennt, so daß die ursprünglichen Dörfer mit ihrer bebauten Fläche in jedem Fall als statistische Bezirke erhalten geblieben sind. (Siehe Karte 4)

Die Flächen der Siedlungen haben sich seit 1905 demnach verringert, nämlich Körne um 41,5 %, Wambel um 46,2 %, Brackel um 26,6 %, Asseln um 11,9 % und Wickede um 6,1 %. Die am längsten eingemeindeten Siedlungen weisen somit den größten Flächenverlust auf.

b) Die Zunahme der Bevölkerungsdichte

Setzen wir in einem Vergleichsjahr die Bevölkerungszahl zu der Siedlungsfläche in Beziehung, so erhalten wir die Bevölkerungsdichte. Für den Zeitpunkt der ersten Eingemeindung im Jahre 1905 ergeben sich sehr geringe Dichtezahlen pro Hektar. Bei Körne kündigt sich die Stadtnähe durch Überbauung mit Wohnvierteln und Industrie an. In Wambel und Wickede hat die Siedlungsfläche noch rein landwirtschaftliches Gepräge. In Brackel und Asseln setzte eine Durchdringung des Raumes mit Arbeitskräften des Bergbaus ein, welches zu einem Ansteigen der Bevölkerungsdichte führt.

Die Tabelle 12 gibt erst 1953 wieder Werte für alle Vororte an.

Entwicklung der Bevölkerungsdichte 1905 - 1967

Siedlung	Einwohner/1ha			Zunahme (+). Abnahme (-)	
	1905	1953	1967	1905 - 1953	1953 - 1967
Körne	8,7	57,1 (1959)	54,4	+ 48,4	- 2,7
Wambel	4,5	14,0	23,6	+ 9,5	+ 9,6
Brackel	5,2	13,5	23,5	+ 8,3	+ 10,0
Asseln	6,4	9,8	12,2	+ 3,4	+ 2,4
Wickede	4,3	6,8	20,3	+ 2,5	+ 13,5
Stadtkreis	57,0	21,1	23,9	- 35,9	+ 2,8

Entsprechend dem Wachstum der Gesamtbevölkerung Dortmunds (Vgl. Tabelle 1) stieg auch die Bevölkerung in den Vororten an. Es ist zu bemerken, daß die Zunahme der Dichte um so geringer wird, je näher die Siedlung am Stadtrand liegt.

(Vgl. Tafel 11) Im gleichen Zeitraum nahm die Bevölkerungsdichte Dortmunds infolge der Eingemeindungen ab.

Das Bild ändert sich wesentlich, wenn die Zahlen von 1967 zum Vergleich hinzugezogen werden. Die Bevölkerungsdichte von Körne ist um 2,7 E/ha auf 54,4 E/ha gesunken. Die Innenstadt zum Vergleich: Ihre Bevölkerungsdichte hat seit 1953 um 10,6 E/ha auf 62,6 E/ha (= 14,5 %) abgenommen. Dadurch wird deutlich, daß die Bevölkerung die Innenstadt verläßt. Auch Körne mit seiner städtischen Bebauung und hohen Siedlungs-

dichte nimmt an diesem Rückgang teil, wenn auch in weit geringerem Maße. Die oben angeführte Übersicht zeigt, daß die aus der Innenstadt abwandernde Bevölkerung sich zum Teil in den Außenbezirken ansiedelt. Die scheinbar große Zunahme bei Wambel und Brackel wird partiell durch Gebietsabtrennung verursacht. (Vgl. Tafel 10) Ein bedeutender Anstieg ist jedoch bei Wickede mit einer Zunahme von 11 E/ha festzustellen, während das Wachstum bei Asseln nahezu stagniert. Die Bevölkerungsdichte auf der Siedlungsfläche ist für das Jahr 1966 im Diagramm auf der Tafel 13 dargestellt.

c) Die Bevölkerungsverteilung auf der Siedlungsfläche

Tragen wir nun die Bevölkerung nach dem Stand vom 31.12.1966 in die Planquadrate der Karte 5 ein, dann ergibt sich folgende Bevölkerungsverteilung auf der Fläche:

In Körne zeigt sich die höchste Siedlungsdichte (4000 - 5000 E) überhaupt (Planquadrante A7/B6). Die Zugehörigkeit zur Innenstadt ist dadurch nicht zu übersehen, zumal die anschließenden Planquadrate (A6/A8/C6) so hohe Bevölkerungszahlen aufweisen (2000 - 3000 E) wie nur noch die Siedlungsschwerpunkte in Brackel (G5) und Asseln (M4). Im Zentrum der Siedlung Wickede werden dagegen nur 1500 - 2000 E erreicht (Q3). In Wambel ist die größte Bevölkerungsdichte nicht in der Ortsmitte (E5), sondern südwestlich davon in einer Siedlung (D6/D7). Hohe Dichtezahlen inmitten weniger stark besetzter Flächen finden wir noch in einer neuen Siedlung in Brackel (G3), in der Funkturmsiedlung in Brackel (I7/J7) und am Stadtrand in Wickede (S2). Während am Hellweg von W nach E die Siedlungsdichte von Körne bis Wambel langsam abnimmt, ist zwischen den anderen Siedlungen jeweils ein weniger dicht besiedelter Raum erkennbar (F5/K4/O3). Auf den nicht besiedelten Flächen im Südteil von Wambel liegt die Pferderennbahn (E7) und in Brackel der Hauptfriedhof (H7). Auf den zusammenhängenden Freiflächen im Norden von Körne und Wambel hat die Industrie ihren Standort. Die unbesiedelte Fläche des ehemaligen Dortmunder Flughafens liegt im Norden der Siedlung Brackel (H1/I1/I2/J1/J2). Alle sonstigen unbesiedelten Flä-

chen sowohl im Norden als auch im Süden der Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede werden landwirtschaftlich genutzt.

Wir erkennen also einerseits eine Verdichtung der Bevölkerung am Hellweg bei den alten Ortskernen - mit Ausnahme bei Wambel - und ein Absinken der Dichte nach außen. Gleichzeitig entstanden aber auch Dichte-Nebenzentren am Rande der Siedlungen. Hier wiederholt sich somit an der Peripherie der eingemeindeten Dörfer der Vorgang im Kleinen, den wir im Großen bei der Gesamtstadt feststellen konnten.

d) Die Bevölkerungskapazität nach dem Flächennutzungsplan

Mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 1964 begrenzte das Planungsamt der Stadt Dortmund die Aufnahme-fähigkeit der statistischen Bezirke, und zwar wurde eine durchschnittliche Dichte von 140 Einwohnern pro Hektar Nettobauland (entsprechend 71,4 qm/E) festgesetzt. Diese Meßzahl liegt innerhalb der Schwankungsbreite für Mischgebiete (130 - 240 E/ha Nettobauland). Setzen wir diesen Zahlen den Bevölkerungsstand vom 31.12.1967 gegenüber, dann erhalten wir für unsere fünf Siedlungen folgende Ergebnisse:

Bevölkerungskapazität 1967			
Siedlung	Aufnahmefähigkeit	Bevölkerung am 31.12.1967	Differenz
Körne	10.225	9.611	- 614
Wambel	11.175	8.480	- 2.695
Brackel	29.170	22.604	- 6.566
Asseln	16.235	10.258	- 5.977
Wickede	24.995	17.871	- 7.124
Summe	91.800	68.824	- 23.076

(Vgl. Tabelle 13)

Die Siedlungen am östlichen Hellweg Dortmunds sind mithin um rund 23.000 Einwohner verdichtungsfähig. Damit ist dieses Gebiet als der für die Zukunft aufnahmefähigste Raum der Stadt Dortmund ausgewiesen. (Siehe Karte 6)

III. Die Veränderungen in der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur

Bis hierher wurde Bevölkerung verstanden als eine statistisch erfaßbare Summe von Menschen, die zu einem gegebenen Zeitpunkt in einem politisch und geographisch abgesteckten Raum leben. In diesem Raum existiert der Mensch jedoch nicht isoliert als Individuum, sondern als ein soziales Wesen, welches in Gruppen lebt. Diese Gruppen unterteilt die Soziologie im allgemeinen in Merkmalsgruppen und in Verbände. Als Merkmalsgruppen werden diejenigen Gruppen bezeichnet, "die sich ihrer Verbundenheit nicht oder kaum bejahend bewußt sind."¹⁾ Verbände brauchen nicht unbedingt konstituiert zu sein. Da der Mensch verschiedenen Gruppen angehören kann, ist das Sozialgefüge eines bestimmten Raumes heterogen.

Die sich gegenseitig durchdringenden Sozialgruppen bezeichnet Bobek als "Gesellschaften im geographischen Sinne", die gerade durch ihre Komplexität mit ihrem Lebensraum integrieren und zu sozialgeographischen Einheiten werden.²⁾ Dabei scheinen Bobek u.a. folgende Aspekte geographisch relevant:

- 1) Die substantielle und formale Struktur der Bevölkerung bzw. Gesellschaft, das heißt das Gefüge der vorhandenen Lebensform und anderen Gruppen in ihrer sozialen Prägung und Ordnung.
- 2) Das funktionelle Zusammenspiel und die Wirkungsfelder der Sozialgruppen."³⁾

Er fordert deshalb von der Regionalforschung eine stärkere Berücksichtigung sozialgeographischer Betrachtungsweisen, um im Zusammenspiel von Mensch und Raum die Wirkungsweise des Menschen besser erfassen zu können.

So ist Schöller der Ansicht, daß die Individualität des Sozialraumes, der "Geist und Lebensstil einer Stadt", geprägt

1) Hahn, Sozialgruppen, 1957, S.39.

2) Bobek, Sozialgeographische Betrachtungsweise, 1962, S.155.

3) Ebenda.

wird durch das einmalige Zusammentreffen anthropogener Faktoren. ¹⁾

Um die Individualität der Siedlungen Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zu erhellen, soll die Struktur der Bevölkerung nach einigen sozialgeographischen Aspekten untersucht werden.

1) Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet

Im vorhergehenden Kapitel wurde bereits deutlich, daß mit Beginn der Eingemeindungsperiode um 1905 der Bergbau in unserem Untersuchungsgebiet der wesentliche Wirtschaftsfaktor gewesen ist.

Im Jahre 1909 wurden auf der seit 1853 bestehenden Zeche "Massener Tiefbau I/II" der "Massener Gesellschaft für Kohlenbergbau am Ostrande der Siedlung Wickede 2.269 Arbeitskräfte beschäftigt. Auf den Zechen "Schleswig" (1859) und "Holstein" (1859) des "Hörder Kohlenwerkes" in Brackel und auf der Grenze Asseln/Wickede waren im Jahre 1911 2.267 Bergarbeiter tätig. Im Norden der Gemarkung Brackel hatte die "Harpener Bergbau AG" im Jahre 1901 den Schacht "Scharnhorst" niedergebracht, auf dem 1905 bereits 1.445 Bergleute erwerbstätig waren.

In Wambel hatte der Bergbau nicht Fuß gefaßt. Hier gründete der Wambeler Industrielle C.H. Jucho im Jahre 1910 eine Maschinenfabrik, die sich später auf den Brückenbau spezialisierte.

Wesentlich vielgestaltiger war die wirtschaftliche Situation in Körne. Seit 1860 existierte hier in der Nähe der Kohle mit Anschluß an die Köln-Mindener-Eisenbahn eine Zinkhütte der "Aktiengesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg in Westfalen". 1905 fanden in diesem Betrieb ca. 500 Menschen einen Arbeitsplatz. Dieses Unternehmen baute im Jahre 1904 neben der Hütte den Schacht "Lucas", welcher im Jahre 1905 56 Mann Belegschaft hatte. Außerdem bestand in Körne seit 1856 die Kesselschmiede Wilhelm Schäfer.

1) Schöllner, Geist und Lebensstil einer Stadt, 1959, S.45.

Alle genannten Betriebe bestanden bereits, ehe die Siedlungen ihre Selbständigkeit aufgaben und sich der Stadt Dortmund anschlossen. Es ist offensichtlich, daß hier ein reiches wirtschaftliches Leben vorhanden war. Allerdings ist auch festzustellen, daß der Raum wirtschaftlich sehr einseitig orientiert war. Dieses machte sich zum Nachteil der Bevölkerung gegen Ende der Eingemeindungsperiode schwerwiegend bemerkbar.

Im Jahre 1908 schloß die Kesselschmiede Schäfer in Körne ihre Tore, weil der Betrieb veraltet war und Kapitalmangel herrschte. 1919 stellte die Zinkhütte wegen Erzmangels den Betrieb ein. Die zugehörige Zeche "Lucas" wurde im gleichen Jahre an die Zeche "Westfalia" verkauft und von dieser stillgelegt. Aus Gründen der Rentabilität wanderte der Bergbau weiter nach Norden, wo er in Großbetrieben unter der Mergeldecke gasreichere Kohle abbauen konnte. 1925 schlossen "Massener Tiefbau I/II" und "Schleswig", die zur Zeit der Stilllegung 2.210 Bergleute beschäftigten. 1928 folgte "Holstein" mit 1.236 Bergarbeitern. Die "Kupplungs- und Getriebebau GmbH Vulkan" in Brackel, ein Zulieferungsbetrieb des Bergbaus, schloß 1931 und entließ 150 Arbeiter. 1931 wurde die Zeche "Scharnhorst" mit "Gneisenau" in Derne zusammengelegt. Der Abbau des Grubenfeldes, die Förderung und Aufbereitung erfolgt seitdem von "Gneisenau" aus. Der Schacht "Scharnhorst" dient als Luftschacht der Bewetterung. Die Belegschaft wurde von "Gneisenau" übernommen.

Zechenschließungen erfolgten jedoch nicht nur in unseren Siedlungen, sondern im ganzen südlichen Teil des Dortmunder Reviers. Im Jahre 1926 verminderte sich hier die Belegschaft der Zechen von 7.989 auf 2.985. Die Zahl der arbeitssuchenden Bergleute stieg von 509 auf 1.863.¹⁾

Da in den Siedlungen des niedergehenden Bergbaus keine andere nennenswerte Industrie ansässig war, machte sich eine zunehmende wirtschaftliche Not bemerkbar. Ein Teil der Bergleute fand einen neuen Arbeitsplatz auf anderen Zechen. Da die Berg-

1) Neuhaus, Zechenstilllegungen, 1938, S.112.

leute von den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in notwendigem Umfange Gebrauch machen konnten, wurde zwischen Arbeitsstätte und Wohnplatz ein werkseigener Pendelverkehr eingerichtet. Andere fanden Arbeit bei berufsfremden Betrieben der Hüttenindustrie, im Baugewerbe und im Verkehrswesen.

Diese wirtschaftlichen Ereignisse hatten eine Neuorientierung in den Sozialgruppen zur Folge. Es kam Bewegung in die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung. Eine Mobilität im Sozialraum zeichnete sich ab.

Im Zuge der Eingemeindungen ließ sich eisen- und metallverarbeitende Industrie in den Vororten Körne und Wambel nieder. Es waren weniger Neugründungen, als vielmehr Aussiedlungen von ausdehnungsbedürftigen Betrieben, denen die Stadt Dortmund in der Innenstadt keinen Raum mehr gewähren konnte. Der Grund für diese Standortwahl liegt wohl darin, daß hier in der Hellweger Talung bei Bodenwerten von 50-60 (gegenüber 70-85 südlich des Hellwegs) einerseits die dringend benötigte Industriefläche zur Verfügung stand, andererseits aber auch eine verkehrsgünstige Anbindung durch die tangierende Köln-Mindener-Eisenbahn und durch die als Grenzlinie zwischen Körne und Wambel verlaufende "Dortmunder Eisenbahn" gegeben war.

An diese Verkehrsbahnen angelehnt entstanden nach der Eingemeindung in Körne folgende größere Betriebe:

1. Wilhelm Treek, Stahlmöbelbau und Betriebseinrichtungen (1907),
2. E.W. Vogel, Maschinen- und Armaturenfabrik, Metallgießerei, Kupferschmiede (1925),
3. Verzinkerei Dortmund KG (1930), vormals Verzinkerei Kohlpoth (1927),
4. August Klönne (Werk II), Stahl-, Brücken-, Behälter- und Apparatebau (Zeit nicht genau bekannt),
5. Heinrich Bartz, Fabrik für Industriefahrzeuge (1935),
6. Pohlschröder und Co., Sicherheits-, Büro- und Lagereinrichtungen (1937),
7. "Carlshütte" Wenker und Berninghaus, Maschinenfabrik und Eisengießerei (1964).

In Wambel entstanden die Firmen:

1. Holstein und Kappert, Maschinenfabrik Phönix GmbH (1922),
2. Wambeler Drahtseilerei GmbH (1934).

Außer diesen größeren Unternehmen ließen sich in allen Siedlungen kleinere Betriebe nieder, deren Bedeutung für die Bereitstellung von Arbeitsplätzen nur in ihrer Summation gesehen werden kann.

Zusammenfassend zeigt sich für unser Untersuchungsgebiet, daß vor allem die Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede vor der Eingemeindung wirtschaftlich einseitig orientiert gewesen sind. Infolge der Bergbaukrise gerieten große Teile der Bevölkerung in wirtschaftliche Bedrängnis. Die betroffenen Berufstätigen mußten außerhalb ihres Wohnortes einen Arbeitsplatz annehmen, dazu etliche in berufsfremden Industrien. Neuansiedlung von Industrie erfolgte hier nicht in nennenswertem Umfange.

In Wambel machte sich der wirtschaftliche Niedergang zwischen 1925 und 1928 kaum bemerkbar. Seine Bewohner waren größtenteils in der Dortmunder Eisenindustrie tätig. Nach Thüner soll es bis zum Jahre 1961 in Wambel keinen Bergarbeiter gegeben haben.¹⁾ Schon vor der Eingemeindung im Jahre 1918 wurde eisenverarbeitende Industrie angesiedelt, die nach der Eingemeindung in stärkerem Maße wuchs.

In Körne war der wirtschaftliche Ablauf wesentlich dynamischer. Nach seiner Eingemeindung im Jahre 1905 stellten aus wirtschaftlichen Gründen die Zinkhütte nebst Kohlengrube ihren Betrieb ein. Da aber durch die Einbeziehung der Siedlung in den Stadtverband Dortmund genügend Industriefläche angeboten wurde, kam es hier zu umfangreichen Neuanlagen der eisen- und metallverarbeitenden Industrie. Diese ist es, welche heute den Vororten Körne und Wambel nördlich des Hellwegs auf geringwertigerem Boden charakteristische Züge verleiht. (Vgl. Karte 7)

1) Thüner, Bauernschaft Wambel, 1961, S.16.

2) Die Situation in der Landwirtschaft

Über die Situation in der Landwirtschaft vor Beginn der Eingemeindungsperiode können wir wegen mangelnder Unterlagen keine umfassenden Feststellungen treffen, denn erst für die Jahre 1939, 1949 und 1965 gibt die landwirtschaftliche Statistik Auskunft.

Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe ¹⁾

Siedlung	1939	1949	1965	Abnahme in %
Körne		5	2	60,0
Wambel		26	7	73,1
Brackel		50	14	72,0
Asseln		38	20	47,4
Wickede		54	32	40,8
Stadtkreis	1716	1324	749	43,5 (seit 1949)

Bei der Erhebung von 1939 kann nicht nach Vororten differenziert werden, da die Zählung nach Verwaltungsbezirken vorgenommen worden ist. Nach einer mündlichen Information des Ortslandwirtes von Brackel ist die Anzahl der Betriebe in den Siedlungen Wambel, Brackel, Asseln und Wickede seit der Eingemeindung bis zum Ende des zweiten Weltkrieges kaum geringer geworden. In Körne dagegen wurden einige Betriebe aufgegeben.²⁾ (Vgl. Tafel 14) Vergleichen wir jedoch die Zahlen von 1949 und 1965 miteinander, dann ist eine starke Abnahme festzustellen. Diese abnehmende Tendenz machte sich im Stadtkreis Dortmund bereits seit 1939 bemerkbar. Von 1939 bis 1949 nahm die Zahl der Betriebe um 22,8 % und von 1949 bis 1965 um 43,5 % ab. Bis auf Wickede liegen alle unsere Siedlungen weit über dem Stadtdurchschnitt. Es ist offensichtlich, daß die stadtnächsten Siedlungen die größten Einbußen zu verzeichnen hatten.

1) Ermittelt aus dem Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund.

2) H. Schmiemann-Brandhoff, 13.2.1968.

Wie aus Tabelle 14 hervorgeht, verteilt sich die Abnahme der Betriebe in den Siedlungen am Hellweg auf die Größenklassen wie folgt:

Abnahme der landwirtschaftlichen Betriebe 1949 - 1965

Zwergbetriebe	(0,5 - unter 2 ha)	- 61,9 %
Kleinstbetriebe	(2 - unter 5 ha)	- 83,9 %
Kleinbetriebe	(5 - unter 20 ha)	- 51,4 %
Mittelbetriebe	(20 - unter 50 ha)	- 31,7 %
Großbetriebe	(50 ha und darüber)	- 0 %

Es zeigt sich somit, daß der größte Verlust bei den Zwerg- und Kleinstbetrieben eingetreten ist. Die Flächen dieser Betriebe wurden vielfach an größere Betriebe verpachtet, da ihre Bewirtschaftung nicht mehr rentabel ist. Die Mittelbetriebe haben den geringsten Abgang zu verzeichnen, da sie als Familienbetriebe geführt werden können und so verhältnismäßig einträglich zu bewirtschaften sind.¹⁾

Außer dieser Änderung in der Agrarstruktur ist die rege Bautätigkeit ein wesentlicher Grund für den Rückgang der Betriebe. Die betroffenen Landwirte haben sich zum Teil zur Ruhe gesetzt, andere sind nach Schleswig-Holstein, zum Niederrhein und nach Südbayern umgesiedelt.

Unterscheidet man die noch vorhandenen Betriebe nach Betriebsarten, dann erhalten wir folgende Differenzierung:

Landwirtschaftliche Betriebe 1965

Siedlung	Landw. Betriebe	Nebenerwerbsstellen		Gärtnerereien	
	> 5 ha	< 0,5 ha	> 0,5 ha	< 0,5 ha	> 0,5 ha
Körne	2	-	-	-	-
Wambel	4	-	-	3	3
Brackel	8	3	1	9	5
Asseln	18	4	1	1	1
Wickede	20	-	5	-	8
Summe	52	7	7	13	17

1) Mündliche Auskunft von Herrn H. Schmiemann-Brandhoff, Ortslandwirt, Dortmund-Brackel. 13.2.1968

Neben 52 Betrieben der Landwirtschaft befinden sich im Untersuchungsgebiet 30 Gärtnereien und 14 Nebenerwerbsstellen. Eine Häufung der Gärtnereien ist in Brackel zu beobachten. Hier wie auch in Wambel sind ein Teil von ihnen wegen der Nähe des Hauptfriedhofes Landschafts- und Friedhofsgärtnereien. Es kann festgestellt werden, daß seit der Eingemeindung der Siedlung Körne (1905) die landwirtschaftlichen Betriebe hier stetig abgenommen haben. Die Zahl der Betriebe in den übrigen Siedlungen blieb bis zum Ende des zweiten Weltkrieges ziemlich konstant. In Wambel und Brackel wurde jedoch viel landwirtschaftliche Nutzfläche für die Pferderennbahn, für den Hauptfriedhof und für den Flughafen abgegeben.

In der Nachkriegsperiode nahm die Zahl der Betriebe im Untersuchungsgebiet seit 1949 durchschnittlich um 58,6 % ab. Es ist zu beobachten, daß sich die Landwirtschaft in diesem Ergänzungsraum der Großstadt immer stärker auf "gärtnerischen Intensivanbau"¹⁾ zur Nahversorgung der städtischen Bevölkerung einstellt.

3) Die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung

Aus der bisherigen Untersuchung wurde deutlich, daß seit der Eingemeindung Verarbeitende Industrie ihren Standort in Körne und Wambel wählte. In Brackel, Asseln und Wickede jedoch siedelte sich nach dem Niedergang des Bergbaus gegen Ende der 20er Jahre keine nennenswerte Industrie an. Die Landwirtschaft wurde in Körne seit der Eingemeindung langsam verdrängt. In den übrigen Siedlungen dagegen wurde sie bis nach dem zweiten Weltkrieg nicht in diesem Maße beeinträchtigt, jedoch ging sie nach 1949 auch hier in erheblichem Umfange zurück.

Wir wollen uns nun der Frage zuwenden, ob die Bevölkerung in ihrer Wirtschaftsstruktur auf diesen Wandel im Wirtschaftsraum reagiert hat. Da einerseits für die Zeit vor 1939 kein statistisches Material zur Verfügung steht und andererseits die Bevölkerung der Siedlungen in verschiedenen Zeitabschnit-

1) Müller-wille - Meynen, Städte in Westfalen, 1965, S.87.

ten durch Zuzug stark anwuchs, ist es nicht möglich zu untersuchen, ob bei der autochthonen Bevölkerung Veränderungen festzustellen sind. Da der Zuwachs sich sowohl aus dem Geburtenüberschuß als auch aus dem Wanderungsgewinn zusammensetzt, worüber wir keine Kenntnis haben, ist jede Aussage unsicher. Es ist zunächst festzustellen, wie der Bevölkerungszuwachs vor und nach der Eingemeindung sowie in den Zeitabschnitten war, für welche Erhebungsmaterial verfügbar ist, nämlich 1939, 1950 und 1961.

Durchschnittliche jährliche Zunahme der Bevölkerung
(in %)

1905 - 1961	<u>Körne</u> 4,1		Eingemeindung 1905
	<u>Wambel</u>	<u>Brackel</u>	
1905 - 1918	5,1	1,3	
- - - - -	- - - - -	- - - - -	Eingemeindung 1918
1918 - 1939	0,9	1,6	
1939 - 1950	2,3	1,0	
1950 - 1961	3,4	4,3	
	<u>Asseln</u>	<u>Wickede</u>	
1905 - 1928	0,5	0,7	
- - - - -	- - - - -	- - - - -	Eingemeindung 1928
1928 - 1950	1,4	1,3	
1950 - 1961	1,3	4,1	(Vgl. Tabelle 1)

Die Bevölkerung in Körne nahm von 1905 - 1961 jährlich um 4,1 % zu. Da Angaben über die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung der Siedlung Körne nur für 1961 zur Verfügung stehen, erübrigt sich eine weitere Erörterung.

In Wambel wuchs die Bevölkerung von 1905 - 1918 jährlich um 5,1 %. Die Eingemeindung war hier ein retardierendes Moment. Da die Zunahme in den folgenden Jahren auf 0,9 % herunterging, kann angenommen werden, daß die ortsansässige Bevölkerung sich im wesentlichen durch Geburtenüberschuß vermehrt hat. Somit würden die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bevölkerung von 1939 auf das Jahr der Eingemeindung projiziert werden können. Das gleiche können wir mit Vorbehalt für

Brackel, Asseln und Wickede sagen. In den Fällen, wo die durchschnittliche jährliche Zunahme 2 % übersteigt, können wir eine starke Beeinflussung der Wirtschaftsstruktur durch ursprünglich nicht ansässige Bevölkerungsteile annehmen. Das Bild wäre demnach am wenigsten in Asseln getrübt. Aus der Kenntnis, die wir bisher über diese Siedlung erhalten haben, wäre diese Annahme zu manifestieren. Somit ist in unseren Siedlungen weniger eine Entwicklung aufzuzeigen als vielmehr ein Zustand zu verschiedenen Zeitpunkten.

Die wirtschaftliche Struktur der Bevölkerung ist nach Wirtschaftsabteilungen gegliedert. Die Systematik der Einteilung deckt sich bei keiner Zählung. Außerdem wurden 1939 und 1950 die "Selbständigen Berufslosen" nicht erfaßt, und 1950 fehlen die Erwerbstätigen, die keinen Wirtschaftszweig angegeben hatten. Als ordnendes Prinzip wurden deshalb die drei Sektoren der amtlichen deutschen Statistik gewählt, nämlich:

Primärer Sektor =

Land- und Forstwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht;

Sekundärer Sektor =

Bergbau, Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden, Energiewirtschaft, Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung, Verarbeitendes Gewerbe, Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe, teilweise Handwerk;

Tertiärer Sektor =

Handel-, Bank- und Versicherungswesen, private Dienstleistungen, öffentliche Dienste und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse, Beamte und Angestellte der Industrie und des Handwerks. ¹⁾

Untersuchen wir nun daraufhin die Siedlungen am östlichen Hellweg auf die Wirtschaftsstruktur der erwerbstätigen Bevölkerung. (Vgl. Tabelle 15)

Zunächst ist ab 1939 eine Abnahme der Beschäftigten im Primären Sektor festzustellen. Dieser Rückgang vollzieht sich je-

1) "Dortmund". Bevölkerungsstrukturwandlungen, Sonderheft 20, 1963, S.16.

doch bereits seit Jahrzehnten. Linneweber weist schon für 1907 nach, daß die landwirtschaftliche Bevölkerung in dem Landkreis Dortmund und dem Kreis Hörde abnimmt und in andere, vor allem industrielle Berufe abwandert.¹⁾ Diese Abwanderung ist in den einzelnen Orten unterschiedlich. Sie betrug in den elf Jahren von 1950 bis 1961 in Wambel 36,2 %, in Brackel 45,9 %, in Asseln 54,4 % und in Wickede 30,7 %. Sie ist nicht dort am größten, wo die meisten landwirtschaftlichen Betriebe aufgelöst wurden (Vgl. Tabelle 14), auch nicht in einem Ort mit reger Bautätigkeit und starker Bevölkerungszunahme, sondern in Asseln, welches bislang nicht durch dynamische Tendenzen in Erscheinung getreten ist. Über die Gründe läßt sich nichts feststellen. Eher wäre zu erwarten gewesen, daß Stadtnähe und Stadtferne sich in dem Erscheinungsbild der Abwanderung widergespiegelt hätte, wie es für Wickede zutrifft. Während 1939 und 1950 die Zahl der Erwerbstätigen im Primären Sektor noch über dem Stadtdurchschnitt lag, ist das 1961 nur noch bei Asseln und Wickede der Fall.

Einer Abnahme im Primären Sektor steht erfahrungsgemäß eine Zunahme im Sekundären Sektor gegenüber. Dieses finden wir aber nur bei Brackel und Wickede bestätigt. Gemäß der Tendenz, daß jedem Arbeitsplatz im Sekundären Sektor ein Arbeitsplatz im Dienstleistungsgewerbe gegenübersteht, nehmen die Erwerbstätigen des Sekundären Sektors sowohl im Stadtkreis Dortmund als auch in Asseln ab. Körne und Wambel sind diesem Verhaltensmuster außerordentlich nahegekommen, obwohl es gerade hier wegen der vorhandenen Verarbeitenden Industrie nicht zu erwarten gewesen wäre.

So zeigt sich in dem zu untersuchenden Gebiet das Widersinnige, daß in den Siedlungen ohne Industrie im Jahre 1961 hauptsächlich Erwerbstätige des Sekundären Sektors wohnen, nämlich durchschnittlich 63,2 % gegenüber 35,0 % des Tertiären Sek-

1) Linneweber, Landwirtschaft, 1909, S.32 ff.

tors. In den Siedlungen mit Industrie wohnen im Durchschnitt 55,6 % Erwerbstätige des Sekundären Sektors und 43,7 % des Tertiären Sektors. Körne und Wambel stehen somit dem Bild einer modernen Industriegesellschaft näher.

Am Verkehrsband des Hellwegs orientiert bedeutet das etwa: Je weiter der Ort vom Stadtzentrum entfernt ist, um so größer ist die Zahl der Zugehörigen zum Sekundären Sektor und um so geringer wird die Zahl der Erwerbstätigen des Tertiären Sektors. Dabei dürfen wir nicht unbeachtet lassen, daß gerade die peripher gelegenen Siedlungen vor einer Generation vom Niedergang des Bergbaus betroffen wurden. (Vgl. Tafel 15)

4. Die Sozialstruktur der Bevölkerung

"Die Auseinandersetzung des Menschen mit seinem Lebensraum - verstanden im weitesten Sinn: unter natürlichen, wirtschaftlichen, historischen und politischen Gesichtspunkten - geschieht in der Arbeit als der menschlichen Lebensäußerung schlechthin." ¹⁾ Der Mensch ist abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten des Raumes, von der Initiative unternehmerischen Geistes und von der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft. In diesem Rahmen hat der Mensch seinen Standort im Wirtschaftsleben. Er füllt im Wirtschaftsraum einen Arbeitsplatz aus, der bestimmte berufliche Merkmale aufweist. Dadurch wird der einzelne einer bestimmten sozialen Gruppe zugeordnet. Diese Sozialgruppen sind beteiligt an der Gestaltung des Gesichtes einer Stadt. Veränderungen innerhalb der Gruppen können das Schwergewicht verlagern und den "Geist und Lebensstil" (Schöller) einer Stadt ändern.

Wie bei der Untersuchung der Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung fehlt es auch hier an dem notwendigen Material, um Entwicklungstendenzen seit der Eingemeindung aufzeigen zu können. So stehen erst für das Jahr 1939 Unterlagen für Wambel und Brackel bereit, um in die soziale Struktur der Bevölkerung Einblick nehmen zu können. Für diese beiden Siedlungen ist das soziale Verhalten in dem Zeitraum von 22 Jahren zu beob-

1) Finke, Soziale Gemeindetypen, 1953, S.509.

achten. Die Volkszählungen von 1950 und 1961 liefern wieder Material, diesmal jedoch für alle Siedlungen (1950 außer Körne). (Vgl. Tabelle 16 und Tafel 16)

Betrachten wir die Gruppe der "Selbständigen", dann fällt auf, daß sie von 1939 bis 1950 in Brackel und Wambel zunehmen. Diese Bewegung macht in geringem Umfange der ganze Stadtkreis mit. Bis 1961 ist diese Tendenz wieder rückläufig. Es ist auffallend, daß zu allen drei Zeitpunkten ihr Anteil in Wambel am größten ist und 1961 zur Innenstadt nach Körne abnimmt, aber 1939, 1950 und 1961 nach Osten zum Stadtrand hin geringer wird. Das hebt Wambel als bevorzugten Wohnplatz der Selbständigen im Dortmunder Osten hervor.

Die Zahl der "Mithelfenden Familienangehörigen" wird von 1939 bis 1950 geringer, um bis 1961 wieder anzusteigen. Hier spiegelt sich die allgemeine wirtschaftliche Lage nach Kriegsende und der Aufschwung gegen Ende der fünfziger Jahre wider. Diese Gruppe ist verhältnismäßig unbedeutend, gewinnt aber mit den Selbständigen zusammen als "Wirtschaftlich Unabhängige" an Gewicht. Ihre Zahl steigt mit der Entfernung von der Innenstadt.

Im Jahre 1939 zeichnet sich Brackel als Wohnsitz der "Beamten" aus. Mit 13,2 % wurde im Untersuchungsgebiet die absolute Höhe erreicht. Sie übertraf den Stadtkreis um das Zweieinhalbfache. Dieser Schwerpunkt ist auch im Jahre 1950 noch vorhanden, obwohl die Zahl geringer geworden ist. 1961 tritt Körne als bevorzugter Wohnplatz der Beamten hervor. Zum Stadtrand hin nimmt ihr Anteil an der Bevölkerung um das 2,6fache ab.

Bei den "Angestellten" können wir die Beobachtung machen, daß ihre Zahl in allen Siedlungen anwächst. Dabei ist der Zuwachs am Stadtrand am größten. Bevorzugter Wohnplatz ist wie bei den Beamten auch bei den Angestellten die Siedlung Körne. Auch ihr Anteil nimmt zum Stadtrand hin ab. Außer bei Asseln liegen jedoch alle über dem Stadtdurchschnitt.

Seit 1939 nimmt die Bevölkerung, die zur Gruppe der "Arbeiter" gehört, ständig ab. Im Jahre 1939 haben Brackel und aller Wahrscheinlichkeit nach auch Asseln und Wickede mehr als 50 %. 1950 liegen Asseln und Wickede noch über 50 %, und 1961

ist es nur noch Wickede. Asseln und Wickede liegen stets über dem Stadtdurchschnitt. Den geringsten Bevölkerungsanteil an den Arbeitern hat das stadtnahe Körne. Ihre Zahl wird größer, je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt. Zusammenfassend läßt sich auf Grund des vorliegenden Materials folgendes sagen:

Die Gruppe der "Selbständigen" ist vornehmlich in Wambel ansässig. Je weiter zum Stadtrand, um so geringer ist ihr Anteil an der Bevölkerung. Außer in Wambel nimmt sie überall ab, selbst im Stadtdurchschnitt. Rückläufig ist auch die Zahl der "Mithelfenden Familienangehörigen". Ihre Zahl wird zum Stadtrand größer, obwohl hier weniger Selbständige sind, als in den Siedlungen zum Stadtkern hin. Das erklärt sich daraus, daß in Wambel und Brackel eine größere Zahl gutsituierter Selbständige wohnen, die aber nicht hier ihr Gewerbe ausüben. In Asseln und Wickede stellen die Landwirtschaft und Gärtnerei sowie sonstige Gewerbebetriebe eine größere Zahl von Arbeitsplätzen bereit.

"Beamte" und "Angestellte" sind im stadtnahen Körne stark vertreten. Bis auf Asseln und Wickede bei den Beamten und bis auf Asseln bei den Angestellten liegen alle Siedlungen über dem Stadtdurchschnitt. Da die Zunahme zum Stadtrand hin jedoch größer wird, und zwar stärker als die Zahl der Arbeiter abnimmt, kann festgestellt werden, daß alle Siedlungen am östlichen Hellweg besonders von den Angestellten als Wohnsitz bevorzugt werden.

Der Bevölkerungsanteil der Gruppe der "Arbeiter" ist rückläufig. Je weiter die Vororte vom Stadtkern entfernt liegen, um so größer wird der Anteil der Gruppe der Arbeiter. Die Ursache für diese Erscheinung ist darin zu sehen, daß in den betreffenden Siedlungen bis 1928 der Bergbau das Wirtschaftsleben bestimmt hat.

Diese Umschichtungen, die innerhalb der Sozialgruppen in der Zeit von 1939 bis 1961 zu beobachten sind, wurden in der Tabelle 17 zusammengestellt. Die Summe aller Umschichtungen in den Sozialgruppen, die wir als Fluktuationsindex bezeichnen wollen, gibt Aufschluß über die soziale Mobilität in den ein-

zelen Siedlungen. Bei einem Vergleich zwischen 1939 und 1950 ist die Fluktuation in Wambel etwa gleich groß wie im gesamten Stadtgebiet, während sie in der benachbarten Siedlung Brackel doppelt so stark ist. Brackel zeichnet sich also durch eine besonders starke soziale Mobilität aus.

Dieser Vorgang wiederholt sich im Zeitraum von 1950 bis 1961 nicht mehr. Brackels Fluktuationsindex liegt nun sogar um 2,2 % unter dem Stadtdurchschnitt, während bei Wambel kein bedeutender Unterschied festzustellen ist. Zum Stadtrand hin machen wir wiederum die Beobachtung, daß die soziale Mobilität größer wird. Sie liegt bei Asseln 17,8 % und bei Wickede 21,2 % über dem Durchschnitt des Stadtkreises Dortmund.

Mit Hilfe der sozialen Gruppen können die "Sozialen Gemeindetypen" festgestellt werden, wobei "für die gegenseitige Abgrenzung jeweils die Relation der beiden sozial bestimmenden Gruppen zueinander und zum Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung" ¹⁾ maßgebend ist. Demnach ist Körne im Jahre 1961 und Wambel in den Jahren 1939, 1950 und 1961 eine "Beamten-gemeinde gewerblichen bzw. industriellen Typs". Die Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede sowie der ganze Stadtkreis sind 1939, 1950 und 1961 als "Arbeiter-Beamten-gemeinden industriellen bzw. gewerblichen Typs" zu bezeichnen.

5. Die konfessionelle Gliederung der Bevölkerung

Es ist eine in der Geographie seit langem bekannte Tatsache, daß die den Religionen innewohnenden Kräfte die Landschaft, die Wirtschaft und den Verkehr beeinflussen. Ihr soziologischer Aspekt liegt nicht nur in der Einwirkung auf die generative Struktur der Bevölkerung, sondern "die hinter dem sakralen Verhalten stehenden religiösen Überzeugungen geben den moralischen Normen und den Einstellungen der beteiligten Gruppen eine kognitive Legitimierung und damit eine besondere Stabilität." ²⁾ Es gehört deshalb zur Erfassung der Eigenart

1) Finke, Soziale Gemeindetypen, 1953, S.509.

2) König, Soziologie, 1958, S.241.

einer Siedlung zweifellos auch die Berücksichtigung der "Idealgruppen", wie sie uns in der Verteilung der Konfessionen gegenüberstehen.

Nach der Reformation war die Freie Reichsstadt Dortmund mit ihren Siedlungen Körne und Wambel sowie die Grafschaft Mark, zu welcher Brackel, Asseln und Wickede gehörten, zum lutherischen Bekenntnis übergetreten. Die Gegenreformation hatte diesen Vorgang nicht stark beeinflussen können. Um das Jahr 1820 bekannten sich noch etwa 80 % der Dortmunder Bevölkerung zum lutherischen Glauben.¹⁾ Als mit der Industrialisierung die große Binnenwanderung einsetzte, ging ihr Anteil an der Bevölkerung ständig zurück.

Entwicklung der christlichen Konfessionen
Protestanten (%)

Siedlung	1910	1928	1939	1950	1961	Zunahme (+)
						Abnahme (-)
						1910-1961
Körne	56,7	-	-	-	51,6	- 5,1
Wambel	62,2	-	55,0	56,1	57,5	- 4,7
Brackel	74,4	-	65,6	67,5	64,2	- 10,2
Asseln	67,6	68,2	-	68,6	65,8	- 1,8
Wickede	83,8	80,2	-	77,0	69,1	- 14,7
Stadtkreis	54,9	-	51,4	55,2	56,7	+ 1,8

Katholiken (%)

Siedlung	1910	1928	1939	1950	1961	Zunahme (+)
						Abnahme (-)
						1910-1961
Körne	42,5	-	-	-	41,3	- 1,2
Wambel	37,2	-	36,1	37,6	36,6	- 0,6
Brackel	24,4	-	26,4	27,3	30,0	+ 5,6
Asseln	31,1	27,5	-	27,8	28,8	- 2,3
Wickede	15,3	14,5	-	19,8	24,8	+ 9,5
Stadtkreis	43,4	-	39,1	38,1	36,7	- 6,7

(Vgl. Tabelle 18 und Tafel 17)

1) Hellgrewe, Dortmund, 1951, S.67 f.

Wir sehen, daß um 1910 in der Stadt Dortmund mehr als die Hälfte der Bevölkerung den protestantischen Glauben hatte, während die Katholiken unter 50 % blieben. Dieses Bild verschob sich bis 1961 insofern, als die protestantische Bevölkerung um 1,8 % zunahm, die katholische Bevölkerung jedoch um 6,7 % geringer wurde. Das lag einerseits an den Eingemeindungen überwiegend protestantischer Gemeinden, an der Aufnahme der in der Mehrzahl protestantischen Heimatvertriebenen und Flüchtlinge sowie an einer zunehmenden Entkonfessionalisierung.

Bei einem Vergleich der Siedlungen im Jahre 1910 stellen wir fest, daß Körne mit 56,7 % den geringsten Anteil an protestantischer Bevölkerung hatte. Er lag jedoch über dem Stadtdurchschnitt, wie es auch für alle übrigen Siedlungen der Fall war. Brackel ragte mit 74,4 % und Wickede sogar mit 83,8 % Protestanten hervor. Bei dem Anteil der Katholiken an der Bevölkerung war das Verhältnis umgekehrt. Keine Siedlung lag über dem Stadtdurchschnitt. Körne hatte 42,5 % und Wickede die geringe Zahl von 15,3 % Katholiken.

Im Jahre 1961 war der protestantische Bevölkerungsteil in Körne mit 51,6 % bereits 5,1 % unter den Stadtdurchschnitt gesunken. Die übrigen Siedlungen lagen jedoch darüber, besonders Wickede mit 69,1 % Protestanten. In Körne hatte der katholische Bevölkerungsanteil zugenommen. Er lag mit seinen 41,3 % jetzt 4,6 % über dem Durchschnitt der Stadt Dortmund. Wambel hatte den Durchschnitt fast erreicht. In den übrigen Siedlungen war der Anteil der Bevölkerung an der katholischen Konfession geringer.

Zusammenfassend stellen wir fest, daß der Prozentsatz der protestantischen Bevölkerung überall abgenommen hat, am stärksten jedoch in den Siedlungen Brackel und Wickede, die den größten protestantischen Bevölkerungsanteil hatten. Der Stadtdurchschnitt verzeichnet eine Zunahme. Bei den Katholiken jedoch ist in der Gesamtstadt eine erhebliche Abnahme festzustellen. Diese ist in Körne, Wambel und Asseln wesentlich geringer. In Brackel und Wickede nimmt die katholische

Bevölkerung prozentual bedeutend zu.

Der Gesamtüberblick für 1961 zeigt folgende Tendenz, die bereits 1910 angelegt war: Je weiter die Siedlung von der Innenstadt entfernt ist, um so mehr Protestanten wohnen dort und um so geringer wird der Anteil der katholischen Bevölkerung. (Vgl. Tafel 18)

6. Der Altersaufbau der Bevölkerung

Es wäre zweifellos interessant, die Verhaltensweise der Bevölkerung unserer Siedlungen hinsichtlich ihrer generativen Strukturen zu untersuchen. Dazu wäre erforderlich, daß die Fruchtbarkeit, die Heiratshäufigkeit und die Sterblichkeit erfaßt und in Korrelation gesetzt werden müßten. Hier ist jedoch Gerhard Mackenroths Auffassung zu folgen, daß generative Strukturen nur "in sozialen Gruppen gleicher Lebensformen" untersucht werden sollten, denn "generative Strukturen sind ... in geschichteten Gesellschaften auch s c h i c h t e n - s p e z i f i s c h".¹⁾ Diese Differenzierung kann mit dem vorhandenen statistischen Material nicht vorgenommen werden. Eine "statistische Mittelung" jedoch "löscht die generativen Strukturen aus."²⁾

Wir haben allerdings die Möglichkeit, "Gefügeeigenschaften" der Bevölkerung zu untersuchen, wie sie sich uns in der Verteilung der Geschlechter und in ihrem Altersaufbau darbieten, und zwar im Ablauf der Zeit und für einen bestimmten Raum. Die Volkszählungen von 1939, 1950 und 1961 arbeiteten mit einer unterschiedlichen Systematik. Erst die Zählung von 1961 läßt es zu, für die zu untersuchenden Siedlungen Alterspyramiden aufzustellen. Aber auch hier finden wir keine Auszählung nach einzelnen Altersjahren, sondern nach Altersgruppen, welche jeweils 5 Altersjahrgänge zusammenfassen. (Vgl. Tabelle 19 und Tafeln 19 - 21)

Bei allen Siedlungen ist eine gewisse Ähnlichkeit im Altersaufbau der Bevölkerung festzustellen. Zunächst fällt der

1) Mackenroth, Bevölkerungslehre, 1964, S.72.

2) Ebenda.

pyramidenartige Kopf bei den über 55jährigen auf. Er ist die Folge der hohen Geburtenzahlen um 1910. Die größeren Rückgänge bei den 65 - 70jährigen auf der männlichen Seite spiegeln einerseits die Kriegsverluste des 1. Weltkrieges, andererseits aber auch die geringere Lebenserwartung der Männer wider.

Nach 1910 sinken die Geburtenzahlen, und der Lebensbaum nimmt eine zwiebelartige Gestalt an. Ein starker Rückgang bei den 40 - 45jährigen wurde hervorgerufen durch den Geburtenausfall im 1. Weltkrieg. Menschenverluste des 2. Weltkrieges zeigen sich besonders bei den 35 - 50jährigen Männern.

Als Folge des Geburtenhochs von 1910 stellen wir eine stark nachfolgende Generation bei den 30 - 35jährigen fest. Die Jahrgänge der 25 - 30jährigen sind infolge der Wirtschaftskrise um 1932 wieder schwächer besetzt. Geburtenstärker sind die 20 - 25jährigen. Hier trug die nationalsozialistische Bevölkerungspolitik zur Verbreiterung des Lebensbaumes bei. Der Geburtenausfall gegen Ende des 2. Weltkrieges und in der Nachkriegszeit spiegelt sich bei den 10 - 20jährigen wider. Nunmehr wird der Fuß des Altersaufbaues wieder breiter, denn die zweite Generation der geburtenstarken Jahrgänge um 1910 treten in das zeugungs- und gebärfähige Alter ein.

Vergleichen wir die Lebensbäume der Siedlungen miteinander, dann stellen wir fest, daß Körne und Wambel eine schrumpfende Bevölkerung besitzen und damit in das Stadium einer fortschrittenen Industriegesellschaft eingetreten sind, während Brackel, Asseln und Wickede das günstigere Bild einer stationären Bevölkerung zeigen.

Die Entwicklung der Sexualproportion, die im Schnitt der BRD 106 Jungen zu 100 Mädchen beträgt, ist in den zu untersuchenden Siedlungen bei den einzelnen Jahrgangsgruppen sehr uneinheitlich. So überwiegt das männliche Geschlecht z.B. bei den 0 - unter 5jährigen nur in Brackel und bei den 20 - 25jährigen nur in Körne. Beinahe ganz durchlaufend ist der größere Anteil des männlichen Geschlechtes eigentlich nur bei Körne. Bis zu den 30 - 35jährigen herrscht überwiegend ein Männerüberschuß. Dann erfolgt der Ausgleich der Sexualproportion, und von den

35 - 40jährigen an ist ein Frauenüberschuß festzustellen. Vergleicht man das Zahlenverhältnis der Geschlechter im Jahre 1961, dann besitzen die Siedlungen folgenden Überschuß an weiblicher Bevölkerung:

Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Stkrs.	Dortmund
2,5 %	2,6 %	2,3 %	2,5 %	2,5 %		2,4 %

Bedeutende Abweichungen untereinander sind also kaum vorhanden.

Bei der Besprechung des Altersaufbaus haben wir bemerkt, daß die einzelnen Jahrgangsgruppen sehr unterschiedlich besetzt sind. Starke Gruppen wechseln mit schwächeren Gruppen ab. Dieses zu wissen und zu beachten ist für das wirtschaftliche und kulturelle Leben einer Gemeinde notwendig und von einer verantwortlichen Stadtplanung zu berücksichtigen. Deshalb sei schließlich das "Erwerbspotential" der "Alterslast" gegenübergestellt.

Altersgruppen der Bevölkerung % (1961)

Siedlung	0 - 15 Jahre	15 - 65 Jahre	65 J. und mehr
Körne	17,7	72,8	9,5
Wambel	19,1	70,3	10,6
Brackel	21,9	68,5	9,6
Asseln	21,2	68,9	9,9
Wickede	24,1	67,6	8,3
Stadtkreis	20,4	69,5	10,1

Die erwerbsfähige Bevölkerung liegt in den Siedlungen zwischen 67,6 % und 72,8 %. Die nicht mehr erwerbsfähige Bevölkerung schwankt zwischen 8,3 % und 10,6 %. Der Stadtdurchschnitt ordnet sich hier ein. Wie aus den Tafeln 19 - 21 hervorgeht, wird der Anteil der nicht mehr erwerbsfähigen Bevölkerung in den kommenden Jahren erheblich anwachsen. Für das Bundesgebiet wird ihr Anteil für das Jahr 1976 auf 28,9 % geschätzt.¹⁾

Wichtig ist deshalb zu wissen, wie das "Erwerbspotential" aus den nachwachsenden Jahrgängen wieder aufgefüllt wird. Im Jahre 1961 betrug der Anteil der 0 - unter 15jährigen zwischen

1) Bolte - Kappe, Struktur und Entwicklung der Bevölkerung, 1964, S.4.

17,7 % und 24,1 %. (Stadtdurchschnitt 20,4 %)

Aus der vorstehenden Tabelle ist abzulesen, daß Körne den größten Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung hat. Er nimmt zum Stadtrand hin ab. Die Gruppe der 0 - unter 15jährigen jedoch ist in Körne schwach vertreten. Sie nimmt zum Stadtrand hin zu. Dieses deutet darauf hin, daß bei der Bautätigkeit vornehmlich gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften im Dortmunder Osten hauptsächlich junge Familien zugezogen sind.

7. Die politischen Verhaltensweisen und ihre kommunalpolitischen Auswirkungen

Zum Sozialkörper unserer Siedlungen rechnen wir auch jene Lebensformgruppen, welche das politische Leben prägen und in ihrer Verhaltensweise zur Kennzeichnung der Eigenart eines Raumes beitragen. Es ist nicht daran gedacht, die Verbreitung und zahlenmäßige Stärke der Parteien zu untersuchen; denn dabei würde nur ein geringer Prozentsatz der Bevölkerung erfaßt. Wichtiger ist für uns die Aufgabe, das Verhältnis der Bevölkerung zu den Parteien herauszustellen, da das Schicksal einer Gemeinde von den gewählten Vertretern bestimmt wird. Aus diesem Grunde sollen auch nur die Stadtvertreterwahlen berücksichtigt werden, zumal der Bürger hier seine Vertreter für einen unmittelbar überschaubaren Raum wählt und seine politischen Interessen von einem ihm oft persönlich bekannten Mitbürger vertreten weiß.

Es soll dabei ein längerer Zeitabschnitt überblickt werden, denn "die Regelmäßigkeit der Wiederholung und die Gleichheit der Fragestellung lassen die Wahlergebnisse zu einem der wichtigsten Merkmale für die Erfassung der politisch-sozialen Verhaltensweisen der Bevölkerung werden."¹⁾

Bis zum Abschluß der Eingemeindungsperiode sind die Ergebnisse folgender Stadtvertreterwahlen erreichbar gewesen: 4.5.1924 (ohne Wambel), 20.5.1928 und 17.11.1929. Die Wahlen vom 12.3. 1933 waren die letzten auf demokratischer Grundlage in der ersten Jahrhunderthälfte, denn außer der NSDAP war durch Ge-

1) Steinberg, Sozialstruktur im Ruhrgebiet, 1963, S.317.

setz vom 14.7.1933 das Weiterbestehen und die Neubildung von Parteien verboten worden. Von den Wahlen der Nachkriegsjahre 1946 und 1948 ist kein detailliertes Material erhalten. Es bestand außerdem bis zum Jahre 1950 ein Lizenzzwang der Besatzungsmächte, so daß eine freie politische Entfaltung nicht möglich war. Erst mit dem Beginn des Wiederaufbaus und der wirtschaftlichen Erstarkung können wir die politische Einstellung der Bevölkerung, die auf einem freien persönlichen Willensentscheid beruht, wieder verfolgen, und zwar sind dieses die Stadtvertreterwahlen vom 9.11.1952, 28.10.1956, 19.3.1961 und vom 27.9.1964.

Die Entwicklung von 1924 bis 1964 ist jedoch nicht in einem Zusammenhang zu betrachten. Während im Jahre 1924 die beachtliche Zahl von 15 Parteien für einen Sitz im Stadtparlament kandidierten, waren es 1928 noch 14, 1929 noch 10 und 1933 nur noch 7 Parteien. Einige traten ab, und andere wurden neu gegründet. Eine Gruppierung und Zusammenfassung in Rechte, Linke und Mitte wäre zu gewagt und zu pauschal. Deshalb sollen nur die vier größten Parteien berücksichtigt werden, deren Stimmenanteil über 10 % liegt. Diese können in ihrem Werdegang bis 1933 verfolgt werden. Mit dem Jahre 1933 ist eine Zäsur gegeben.

Ähnlich ist das Problem nach der Gründung der Bundesrepublik. Auch hier ist zunächst die Zahl der Parteien groß. Sobald jedoch Sonderinteressen an Aktualität verloren oder die augenblicklichen Fragen gelöst waren, hatten manche Parteien ihre Aufgabe erfüllt und lösten sich auf. Deshalb soll in dieser Phase nur das Werden und Wachsen derjenigen Parteien berücksichtigt werden, welche heute noch bestehen.

Beziehen wir schließlich noch das Kriterium der Wahlbeteiligung in diese Untersuchung ein, dann kann über "die Stabilität und Mobilität der politischen Verhaltensweisen" ¹⁾ der Sozialkörper dieser Siedlungen eine effektive Aussage gemacht werden.

1) Schöller, Geist und Lebensstil einer Stadt, 1959, S.52.

Nach einer Untersuchung von H. Graf hatte sich die politische Struktur in Dortmund bereits vor 1914 stabilisiert.¹⁾ Zu diesem Zeitpunkt gehörte von den Siedlungen am östlichen Hellweg erst Körne zum Stadtkreis. Im Inflationsjahr 1924 setzten unsere Beobachtungen an. Inzwischen waren im Jahre 1918 die Siedlungen Wambel und Brackel eingemeindet worden, und 1928 folgten Asseln und Wickede.

Ein Blick auf die Tabellen 20 - 23 und auf die Tafeln 22 - 26 gibt Aufschluß, welche Stimmenanteile zwischen 1924 und 1933 auf die SPD, die KPD, das Zentrum, die DVP und auf die NSDAP entfielen.

Bei der Wahl der Stadtvertreter ist auffallend, daß sowohl 1924 als auch 1928 in allen fünf Siedlungen der Stimmenanteil der SPD über dem Stadtdurchschnitt lag. Er wurde vom stadtnahen Körne bis nach Wickede am Stadtrand größer, wo die SPD die absolute Stimmenmehrheit erhielt (Tafel 22). Mit der letzten Eingemeindungswelle im Jahre 1929 wurden Neuwahlen notwendig. Bei diesen Wahlen zeichnete sich bereits die Reaktion der Bevölkerung auf die Konjunkturrempfindlichkeit der Dortmunder Industrie ab. Unseren Untersuchungsraum trafen besonders die Stilllegungen der Zechen "Massener Tiefbau I/II" und "Schleswig" (1925) sowie "Holstein" (1928). Der Stimmenanteil der SPD blieb nur in Asseln konstant. In allen anderen Siedlungen nahm er ab, besonders stark jedoch in Körne, wo er unter den Stadtdurchschnitt sank. Als in der Mitte des Jahres 1930 die Weltwirtschaftskrise einsetzte und die Arbeitslosigkeit auch über die Dortmunder Arbeiterschaft hereinbrach, begann ein heftiger politischer Kampf. Bei der Wahl von 1933 glitt der Stimmenanteil der SPD unter den Stand von 1924.

Die Stimmenverluste der SPD kamen zum Teil der KPD zugute (Tafel 23). Während diese extreme Gruppe von 1924 bis 1928 und 1929 an Stimmen verloren hatte, stieg ihre Anhängerschaft bis 1933 wieder an, jedoch lag ihr Anteil nur in Brackel über dem Stadtdurchschnitt.

1) Graf, Wahlen und politische Parteien, 1958, S.25.

Verhältnismäßig konstant zeigte sich die Wählerschaft des Zentrums (Tafel 24), wenngleich der Kurvenverlauf schwankend ist. Wuchs bei den Siedlungen vom Stadtkern zum Stadtrand die Zahl der SPD-Wähler an, so beobachteten wir bei dem Zentrum die gegenläufige Tendenz. Es trifft bis auf Asseln zu, daß die Wähler des Zentrums auch von Westen nach Osten an Zahl abnahmen. Während der Stimmenanteil der DVP von 1924 bis 1929 noch zwischen 12 % und 19 % pendelte, sank er sowohl in unseren Siedlungen als auch im ganzen Stadtgebiet zur Bedeutungslosigkeit herab.

Nicht nur die KPD fing die Wählerstimmen auf, welche den genannten Parteien verlorengegangen waren. Mit dem größten Erfolg ging die NSDAP im Jahre 1933 aus dem Wahlkampf hervor. (Tafel 26) Diese Partei, die 1928 erst 0,5 % der Stimmen erhielt und 1929 auf 1,8 % angewachsen war, konnte 1933 bereits 30,9 % der Stimmen auf sich vereinen und war damit zur bedeutendsten Partei Dortmunds geworden. Sahen wir auf Tafel 22, daß der Verlust der SPD im Jahre 1933 in Wambel besonders groß gewesen ist, so stellen wir nun fest, daß diese Wähler hauptsächlich zur NSDAP übergewechselt sind, die hier 45,2 % der Stimmen erhielt. Auch alle anderen Siedlungen unseres Untersuchungsgebietes wählten über dem Stadtdurchschnitt die NSDAP.

Über das politische Verhalten der Bevölkerung in der Phase nach dem 2. Weltkrieg geben die Tabellen 24 - 27 und die Tafeln 27 - 29 Aufschluß. Die Zahl der Parteien, die sich um einen oder mehrere Sitze im Stadtparlament bemühten, nahm von acht im Jahre 1952 (außer Splitterparteien) auf drei im Jahre 1964 ab. Da auch die FDP in diesem Zeitabschnitt an Anhängerschaft einbüßte, wurden durch diese Wählerentscheidung die beiden großen Parteien begünstigt.

Im Stadtkreis Dortmund erreichte die SPD im Jahre 1952 mit 49,7 % der Stimmen beinahe die Mehrheit, welche ihr dann seit 1956 nicht mehr streitig zu machen war. (Tafel 27) Zu diesem Ergebnis hatte ganz gewiß die Siedlung Wickede beigetragen, in welcher der Prozentsatz der SPD-Wähler stets außerordentlich hoch war (1964: 63,4 %). Unter dem Stadtdurchschnitt,

aber noch über 50 %, in weiterem Abstand von den vorigen, folgten Wambel und Körne. Mit der Wahl von 1964 entschieden sich aber auch über 50 % der Wähler Wambels für die SPD. Während von 1952 bis 1956 sowohl die SPD als auch die CDU an Wählerstimmen zunahmen, machte sich zwischen diesen großen Parteien ab 1956 jeweils eine gegenläufige Tendenz bemerkbar. (Tafel 28) Verlor die SPD an Stimmen, so gewann die CDU bzw. umgekehrt. Nur in Wickede nahm die Zahl der CDU-Wähler ununterbrochen zu. Grundsätzlich entschieden sich nur die Wahlberechtigten der Siedlungen Körne und Wambel über dem Stadtdurchschnitt für die CDU.

Der Stimmenanteil der FDP nahm seit 1952 nicht nur im Stadtgebiet, sondern auch in allen Siedlungen am östlichen Hellweg ab (Tafel 29), jedoch erhielt diese Partei in allen unseren Siedlungen mehr Stimmen als im Durchschnitt des Stadtkreises. Zusammenfassend können wir feststellen, daß bei den Stadtvertreterwahlen die Wähler der Siedlungen Körne und bedingt Wambel hauptsächlich die christlichen Parteien bevorzugten, während die Wahlberechtigten in Brackel, Asseln und Wickede sich für die Sozialdemokraten entschieden, welche hier seit 1952 die absolute Mehrheit besitzen.

Die Ergebnisse der Stadtvertreterwahlen vom 24.9.1964 sind als Kartogramme in den Tafeln 30 - 32 dargestellt.

Als Indikator für das politische Verantwortungsbewußtsein der Bevölkerung soll abschließend die Wahlbeteiligung bei den Stadtvertreterwahlen untersucht werden. Aus der Eingemeindungsperiode sind nur Angaben über das Wahljahr 1929 vorhanden, während aus der Phase nach dem zweiten Weltkrieg die Wahlbeteiligung lückenlos aufgezeichnet wurde. (Tabelle 28) Im Jahre 1929 war die Wahlbeteiligung in den einzelnen Vororten sehr unterschiedlich. Die Kurven nähern sich ab 1952, ohne indifferent zu werden, jedoch wird ihr Verlauf geradezu unübersichtlich. Am niedrigsten ist die Beteiligung in der zu christlichen Parteien neigenden Siedlung Körne. Auf diese folgen Wambel und Brackel sowie die überdurchschnittlich SPD wählenden Siedlungen Asseln und Wickede. Während bei den ersten vier Vororten seit 1952 starke Schwankungen erkennbar

sind, bewegt sich die Wahlbeteiligung in Wickede stets um 80 %. (Vgl. Tafel 33) Die Wahlbeteiligung im Jahre 1964 wurde in dem isometrischen Diagramm der Tafel 34 dargestellt.

Versucht man zu generalisieren, dann kann gesagt werden, daß die Höhe der Wahlbeteiligung in den Siedlungen sich in ihrer Reihenfolge verhält wie die Größe des Stimmenanteils der Sozialdemokraten. Oder: Je stärker die Wahlbeteiligung, um so größer der Stimmenanteil der SPD.

8. Die Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen

Zusammenfassend soll für das Jahr 1961 der Versuch gemacht werden, die Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen nach der Sozialstruktur, der Wirtschaftsstruktur und nach den Konfessionen darzustellen. Die Stadtvertreterwahl vom 19.3. 1961 gibt zugleich die Möglichkeit, die politische Verhaltensweise der Bevölkerung mit einzubeziehen. (Vgl. Tafeln 35 und 36) Dabei soll die Charakterisierung der Siedlungen nach ihren wesentlichen sozialen Merkmalen in ihrer Reihenfolge am Band des Hellwegs vom Stadtkern zum Stadtrand, also von Körne nach Wickede, erfolgen. Vergleiche beziehen sich dabei stets auf andere Siedlungen, nicht auf die Struktur der besprochenen. Es ist kennzeichnend für K ö r n e, daß es von allen Siedlungen den niedrigsten Anteil am Primären Sektor besitzt. Seine Bevölkerung hat den höchsten Anteil an Beamten und Angestellten und den geringsten an Arbeitern. Hier wohnen prozentual die meisten Katholiken und die wenigsten Protestanten. Die Christlichen Demokraten konnten 1961 in diesem Vorort den größten Stimmenanteil auf sich vereinigen.

Für W a m b e l ist charakteristisch, daß hier prozentual die meisten Selbständigen und Mithelfenden Familienangehörigen wohnen. Von allen Siedlungen ist der Anteil der im Tertiären Sektor beschäftigten Berufstätigen hier am größten. Die katholische Konfession steht in der Rangfolge der Hellwegorte in Wambel an der zweiten und die evangelische Konfession an der vorletzten Stelle. Die Freien Demokraten hatten hier ihren größten Wahlerfolg.

B r a c k e l hat nach Körne einen bedeutenden Anteil an Be-

amten und Angestellten. In der gesamten Wirtschaftsstruktur des Ortes nimmt seine Bevölkerung eine mittlere Position ein. Auch hinsichtlich der Konfessionen wirkt es zwischen den anderen Siedlungen ausgleichend. Die Bevölkerung wählte stärker die SPD als die CDU, ohne sich jedoch einer Partei besonders stark zuzuneigen. Die FDP hatte eine mittlere Bedeutung.

In A s s e l n dominiert zwar die Arbeiterschaft, doch steht ihr prozentualer Anteil in diesem Vorort erst an zweiter Stelle. Bei der Wirtschaftsstruktur hat der Sekundäre Sektor in Asseln seinen höchsten Anteil. Das Verhältnis der Konfessionen zueinander ist umgekehrt wie in Brackel, d.h. die Protestanten stehen an zweiter Stelle und die Katholiken an der vorletzten. Die beiden großen Parteien sind, gemessen an den anderen Siedlungen, von durchschnittlicher Geltung.

Die Siedlung W i c k e d e weist in ihrer Sozialstruktur im Vergleich zu den anderen Vororten die meisten Arbeiter und die wenigsten Selbständigen und Mithelfenden Familienangehörigen auf. Hier ist der Primäre Sektor am stärksten und der Tertiäre Sektor am geringsten vertreten. Der Anteil der Protestanten ist so hoch, und die Anzahl der Katholiken ist so gering wie in keiner anderen Siedlung. Die Sozialdemokraten gingen mit dem größten und die Christlichen Demokraten und die Freien Demokraten mit dem niedrigsten Stimmenanteil aus der Stadtvertreterwahl hervor.

Es wird deutlich, daß alle Siedlungen unterschiedlich strukturiert sind. Auf Grund der Zusammensetzung ihrer Sozialgruppen bilden die beiden äußeren Siedlungen Körne und Wickede Gegenpole, zu denen die drei inneren sich in fast gesetzmäßiger Weise zuordnen. Dabei nimmt Brackel als mittlere der fünf Siedlungen in diesem sozialen Kräftefeld eine ausgleichende Stellung ein.

IV. Kommunale, kulturelle und kommerzielle Funktionen der Siedlungen

Kommunikation und Integration der Sozialgruppen werden vorwiegend in dem großen Feld der Dienstleistungen möglich. Hier finden zwischenmenschliche Begegnungen statt, durch welche die Siedlungen ihre Lebensfülle offenbaren können.

Mit den Eingemeindungen waren alle wichtigen Funktionen der Großstadt auf die Stadtmitte übergegangen. Die Siedlungsstruktur wurde bis zum Beginn der Aufbauphase nach dem zweiten Weltkrieg nicht weiterentwickelt. Die Außenzentren wurden nicht genügend aktiviert, obwohl ihre Bevölkerungszahl ständig wuchs. Wie Rainer Mackensen feststellte, hätten sich allein auf Grund der Einwohnerzahl (Verwaltungsbezirk Brackel 65.000 Einwohner) hier Bedürfnisse entwickelt, wenn die Siedlungen eigenständig geblieben wären.¹⁾

1. Veränderungen in der kommunalen Administration

Bis zum Beginn der Eingemeindungsperiode gehörten die Hellwegdörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zum Amt Brackel im Landkreis Dortmund. Diese Landgemeinden verwalteten sich selbständig. Jede besaß ihre eigene Gemeinde- und Sparkasse. Körne, Wambel und Brackel hatten ein gemeinsames Standesamt in Brackel. Ein weiteres Standesamt war in Asseln. Die für alle Dörfer gemeinsame Sparkasse und die Ortskrankenkasse hatten ihren Sitz in Brackel.

Mit der Eingemeindung der Landgemeinde Körne in die Stadtgemeinde Dortmund im Jahre 1905 ging die Administration auf die Stadt Dortmund über. Als im Jahre 1918 Wambel und Brackel ihre Selbständigkeit verloren, wurde in Brackel eine Verwaltungsnebenstelle für die Ortsteile Wambel, Brackel und Scharnhorst errichtet.

"Der Aufgabenkreis der Verwaltungsstelle umfaßte Fürsorge-, Steuer- und Reichsversicherungsangelegenheiten, Kontrolle der Erwerbslosen und Auszahlung der Erwerbslosenunterstützungen,

1) Dr. Rainer Mackensen, Sozialforschungsstelle Dortmund,
Referat am 21.3.1968 im Arent-Rupe-Haus, Dortmund-Brackel.

Standesamt und Steuereinnahmestelle für die Einwohner in Dortmund-Brackel, Wambel und Scharnhorst, Wohlfahrtsangelegenheiten."1)

Mit der Eingliederung der Gemeinden Asseln und Wickede im Jahre 1928 wurde der Bezirk der Verwaltungsnebenstelle vergrößert. Außerdem kamen noch die nördlich des Hellwegs gelegenen Gemeinden Grevel, Husen, Kurl und Lanstrop hinzu.

In den folgenden Jahrzehnten wurden die Aufgabengebiete des inzwischen in "Verwaltungsstelle" umbenannten städtischen Verwaltungsorgans oft geändert. Auch die gemeindliche Organisation der Siedlungseinheiten erfuhr manchen Wandel. Ihn im einzelnen zu verfolgen erscheint wenig bedeutsam, da er behördlichen Einteilungsfragen entsprang und siedlungsgeographisch nicht relevant ist.

Der gegenwärtige Verwaltungsbezirk Brackel umfaßt die Siedlungen Wambel, Brackel, Asseln, Wickede, Kurl und Husen. Körne untersteht verwaltungsmäßig der Innenstadt. Zu den Aufgaben der Verwaltungsstelle gehören heute allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (Versicherungsangelegenheiten), Ermittlungsdienst des Amtes für öffentliche Ordnung, Standesamtsangelegenheiten (Geburten, Sterbefälle und Urkundenausfertigung), Aufgaben des Sozialamtes, Fürsorge für Tuberkulöse und allgemeine Fürsorge.

Mit seinen 65.106 Einwohnern am 31.3.1968 ist der Verwaltungsbezirk Brackel der größte im Stadtverband Dortmund. (Damit hat er vergleichsweise so viel Einwohner wie die Stadt Gießen.) Seit einigen Jahren bemüht sich der Bürgerausschuß um eine Teilung des Bezirkes und um die Errichtung einer weiteren Verwaltungsstelle in der intensiv wachsenden Siedlung Wickede. Es würden sich etwa zwei gleich starke Bezirke, nämlich Wambel und Brackel einerseits und Asseln, Wickede, Kurl und Husen andererseits, ergeben. "Damit wären die Bezirke überschaubarer und die kommunalpolitische Mitwirkung der Bürger würde gesteigert."2)

1) Dortmunder Einwohnerbuch. 1928. S.30.

2) Ruhrnachrichten. 30.10.1965.

2. Entwicklungen im kulturellen Sektor

a) Kulturelle Kernräume als Kontaktzonen

Überschaubarkeit einerseits und das Erkennen der Notwendigkeit von Kontaktzonen andererseits ließen die Stadtplaner den Begriff der "Nachbarschaft" ins Blickfeld rücken. Größe und Inhalt einer Nachbarschaft werden jedoch in der Literatur so uneinheitlich definiert, daß die Soziologie davon abrückt und Gunther Ipsen von einem "Nachbarkreis" als von einer "eigentlichen Nachbarschaft" spricht, "in der ein abgestimmtes nachbarliches Verhältnis besteht."¹⁾

Elisabeth Pfeil ist wohl mit Recht der Auffassung, daß der Schulbezirk eine "optimale Größe der Stadtzellen" darstellen könnte, weil die "Schule als Gemeindekern" (Mumford) "den Schulkindern eine durch und durch erlebbare Welt, eben die Sozialwelt der Nachbarschaftseinheit als Erfahrungsfeld öffnet."²⁾

Schulen als Zentren der "Lebenszellen" (Müller-Wille) einer Stadt eröffnen aber nicht nur den Kindern die Sozialwelt eines überschaubaren Raumes. Als Stätten der Unterrichtung und Erziehung erfüllen sie eine weitere Aufgabe: "Sie sind Sammelpunkte geistig schöpferischer Kräfte und prägen somit das Bild eines Ortes, machen ihn zum Zentrum auch seiner Umgebung."³⁾

Mit diesen Schulbezirken überschneiden sich die Zellen der kirchlichen Administration, welche in ihren Gemeindezentren bedeutende Stätten der kulturellen Betreuung der Bevölkerung darstellen.

Diese kulturellen Kernräume befinden sich in unserem Untersuchungsgebiet nicht in Übereinstimmung mit administrativen Bereichen. Aus diesem Grunde sollte man dahin kommen "auch jene Grenzen der kirchlichen und schulischen Gliederung einer Stadt zu fixieren, um so zum mindesten erste Anhaltspunkte für die

1) Ipsen, Daseinsformen der Großstadt, 1959, S.160 ff.

2) Pfeil, Großstadtforschung, 1950, S.127.

3) Kultusminister Professor Dr. Paul Mikat. 31.12.1964.

kleinräumige Struktur einer Stadt zu erhalten."¹⁾

b) Die Schulsituation in den Hellwegsiedlungen

Zu Beginn der Eingemeindungsperiode im Jahre 1905 waren in jeder Siedlung Schulen der beiden großen Konfessionen vorhanden. Entsprechend der Größe der Bevölkerung und ihrer Konfessionsstruktur waren es in Körne eine evangelische und eine katholische Schule und ebenso in Wambel. In Brackel waren drei evangelische und eine katholische Schule vorhanden, in Asseln zwei evangelische und eine katholische, in Neu-Asseln eine evangelische und in Wickede sowohl eine evangelische als auch eine katholische Schule.

Nach dem Abschluß der Eingemeindungsphase im Jahre 1929 hatte sich in Körne und Wambel die schulische Situation nicht geändert. In Brackel jedoch waren nur noch eine evangelische und eine katholische Schule, dafür aber kam als Neubildung für diesen Raum eine paritätische Schule hinzu. Außerdem war nun eine katholische Sonderschule für Lernbehinderte vorhanden. Eine weitere wurde in Asseln eröffnet, deren Einzugsbereich Asseln, Neu-Asseln und Wickede umfaßte. Asseln hatte 1929 nur noch eine evangelische und eine katholische Schule. In Neu-Asseln kam eine katholische Schule hinzu und in Wickede eine weitere evangelische.

Im Jahre 1939 wurden alle Bekenntnisschulen in Gemeinschaftsschulen umgewandelt. Kriegsbedingt erfolgte eine Minderung oder Aufgabe des Schulbetriebes. Als nach Kriegsende der Unterricht wieder aufgenommen wurde, waren im Stadtkreis Dortmund nur fünf Schulen unversehrt.

Der Wiederaufbau nach dem Kriege auf dem Schulsektor ist zweifellos aner kennenswert. So hatte die Stadt Dortmund bis zum Juni 1967 124 Schulgebäude mit 1.560 Klassenräumen wiederhergestellt oder neu gebaut. Das veranlaßte die verantwortlichen Kommunalpolitiker von Dortmund als der "schulfreudigsten

1) Müller-Wille, Stadtkartographie, 1964, S.192.

Stadt" zu sprechen.¹⁾ Diese Ansicht wird von der kommunalpolitischen Arbeitsgemeinschaft der CDU im Dortmunder Osten sowie von vielen Eltern schulpflichtiger Kinder nicht uneingeschränkt geteilt. Bei der stark wachsenden Bevölkerung, besonders in Brackel, Asseln und Wickede, hält die Errichtung von Schulbauten nicht Schritt, so daß hier äußerst unzureichende Schulverhältnisse herrschen.

Gegenwärtig (Schuljahr 1967/68) sind in den einzelnen Siedlungen folgende Schulen vorhanden:

Volksschulen 1967/68

Siedlung	Evangelische Volksschulen	Katholische Volksschulen	Gemeinschaftsschulen	Sonderschulen
Körne	-	1	1	-
Wambel	-	1	1	1
Brackel	1	1	1	-
Asseln	-	1	1	1
Neu-Asseln	-	-	1	1
Wickede	-	1	2	-

(Vgl. Tabelle 29)

Die Kartierung der Schulbezirke ergibt, daß sich die Bereiche der katholischen Schulen weitgehend mit den Flächen der Siedlungen decken (Karte 8). Durch die größere Zahl der Gemeinschaftsschulen bedingt, wurde der südliche Teil der Siedlung Körne mit der Gartenstadt-Nord zu einem Schulbezirk zusammengefaßt. Ebenso bildete man einen eigenen Schulbezirk aus der Kolonie Neu-Asseln und dem südlichen Teil der Siedlung Brackel (Karte 9). Der Bezirk der einzigen noch vorhandenen evangelischen Schule reicht von der Innenstadt im Westen bis zur Stadtgrenze im Osten. Im Norden wird er durch die Köln-Mindener-Eisenbahn begrenzt und im Süden durch den Ruhrschnellweg. (Karte 10).

Da für den Einzugsbereich einer höheren Schule 20.000 Einwohner als ausreichend angesehen werden, um sie rationell auszu-

1) Ruhrnachrichten. 26.6.1967.

lasten¹⁾, muß hier wieder auf die Äußerung von Rainer Mackensen verwiesen werden, daß sich Bedürfnisse entwickelt hätten, falls diese Siedlungen selbständig geblieben wären. Bedingt durch die Lage der weiterführenden Schulen in der Innenstadt sind zwangsläufig alle Real- und Gymnasialschüler des Verwaltungsbezirkes Brackel gezwungen, weite, zeitraubende und gefährliche Schulwege zurückzulegen. Das führt zu einer "Belastung, die das tägliche Arbeitspensum eines erwachsenen Menschen übersteigt."²⁾ Die Konzentrationsbestrebungen der Nachkriegszeit, welche alle wichtigen Funktionen auf die Innenstadt ausrichteten, haben außerdem zur Folge, daß der öffentliche Nahverkehr in seinen Tagesspitzen dem Stoßverkehr nicht gewachsen ist. Die weiterführenden Schulen mußten deshalb den Beginn des Unterrichtes zeitlich staffeln.

Im Jahre 1967 besuchten in Dortmund 9,1 % der Schüler eine Realschule und 13 % ein Gymnasium. Damit stand Dortmund bei den Realschulen an fünfter Stelle und bei den Gymnasien an dreizehnter Stelle von achtzehn Revierstädten.³⁾ Der tatsächliche Anteil der Schüler weiterführender Schulen wird allerdings höher sein, da ein Teil von ihnen aus den Außenbezirken der Stadt zu Nachbargemeinden auspendelt, so z.B. Schüler aus den östlichen Vororten nach Unna. In unseren Siedlungen ist infolge des "Fahrwiderstandes" bei einer ungleichen Sozialstruktur erfahrungsgemäß eine unter dem Durchschnitt liegende Bereitschaft der Eltern festzustellen, ihre Kinder zu weiterführenden Schulen zu schicken.⁴⁾

Bei einer Haushaltsbefragung im Mai 1968 machten 270 Befragte im Verwaltungsbezirk Brackel über den Schulweg folgende Angaben:⁵⁾

1) Ganser, Dorferneuerung, 1967, S.75.

2) Ruhrnachrichten. 28.4.1967.

3) Ruhrnachrichten. 28.4.1967.

4) Gespräch mit dem Schulrat des Schulaufsichtsbezirkes I, Herrn Möllmann, am 30.4.1968.

5) Haushaltsbefragung, Mai 1968, S.25.

	sehr weit	nicht weit	weiß nicht
	%	%	%
Schulweg zur Realschule	58	18	25
Schulweg zum Gymnasium	63	14	23

Der hohe Prozentsatz der Befragten, welche den Schulweg für "sehr weit" halten, ist auffallend. Das Ergebnis spiegelt sich teilweise in der nachfolgenden Übersicht wider.

1967 gingen von 100 Volksschülern der Vororte am östlichen Hellweg zu weiterführenden Schulen: ¹⁾

	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Stadtkreis
Realschulen	0,7	1,8	1,5	1,4	1,5	2,4
Gymnasien	3,4	4,7	4,2	2,8	1,8	3,1

Es ist ersichtlich, daß in den Hellwegsiedlungen im Durchschnitt mehr als doppelt so viel Schüler zum Gymnasium als zur Realschule gingen (3,38 % : 1,38 %). Die Siedlung Wambel tritt - wohl infolge ihrer günstigen Sozialstruktur - mit den höchsten Anteilen hervor. Von Wambel aus werden die Zahlen zum Stadtrand hin geringer, was sich besonders bei den Übergängen zum Gymnasium deutlich zeigt.

Unter dem Druck der oben dargelegten Verhältnisse wurde im Juli 1965 das in der Innenstadt ansässige, durch Teilung entstandene "Helmholtz-Gymnasium B" (jetzt "Geschwister-Scholl-Gymnasium") als Gast in einer Volksschule in der Gartenstadt-Nord - südlich der Siedlung Körne gelegen - untergebracht. Da dieses Gymnasium einen Einzugsbereich von über 120.000 Einwohnern hat, herrscht bereits katastrophaler Räumangel, und die Elternschaft stellt an die Stadt Dortmund die Frage, "wie es möglich ist, daß in einer Zeit wirtschaftlicher Blüte und des allseits befürworteten Aufstiegs für jedermann in einem Gebiet des Dortmunder Ostens, in dem in den vergangenen Jahren Zehntausende von Menschen angesiedelt wurden, kein Gymnasium gebaut worden ist." ²⁾

1) Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Stand: 15.10.1967.

2) Ruhrnachrichten. 28.4.1967.

Das Schulverwaltungsamt der Stadt Dortmund ist bemüht, durch das Aufstellen von Pavillons den härtesten Raummangel zu beheben.

c) Die Entfaltung der kirchlichen Administration

Wenden wir uns nun den Kirchengemeinden zu, dann zeigten sich bei Beginn der Eingemeindungen die Verhältnisse so, wie sie durch die Größe der Siedlungen und durch die Konfessionsstruktur der Bevölkerung vorgezeichnet wurden.

Im Jahre 1905 hatten die Dörfer Körne und Wambel keine eigenen evangelischen Kirchengemeinden. Sie gehörten kirchlich administrativ zu St. Reinoldus nach Dortmund. Die größeren Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede dagegen bildeten jede für sich eine selbständige evangelische Gemeinde.

Die katholische Bevölkerung in Körne und Wambel gehörte zwar zur Propstei-Gemeinde nach Dortmund, aber es stand ihr in Körne eine Filialkirche zur Verfügung. Eine selbständige katholische Pfarrei bestand nur in Asseln. Zu dieser St.-Josephs-Gemeinde gehörten Asseln und Wickede. Brackel war seit 1904 Filialgemeinde von Asseln. Wir sehen, daß Asseln seinerzeit für die katholische Bevölkerung im östlichen Vorfeld der Stadt von einer gewissen Bedeutung gewesen ist.

Bis zum Ende der Eingemeindungsperiode (1929) war bei den evangelischen Kirchengemeinden keine Änderung eingetreten. Auf der katholischen Seite war die Bevölkerung von Körne und Wambel eigenständig geworden. Sie bildete die St.-Liborius-Gemeinde. Auch die ehemalige Filialgemeinde Brackel war nun als St.-Klemens-Gemeinde selbständig. Wickede gehörte weiterhin zu Asseln.

Die seit der Nachkriegszeit anhaltend starke Bevölkerungszunahme im Osten Dortmunds hatte zur Folge, daß die inzwischen in jeder Siedlung etablierten evangelischen (Wambel mit Körne 1948, Körne 1964) und katholischen Gemeinden ihre Aufgaben in dem bisherigen administrativen Rahmen nur noch unvollkommen erfüllen konnten. So wurde es erforderlich, daß die großen evangelischen Kirchengemeinden in mehrere Gemeindebezirke unterteilt wurden. Die Gemeinde Brackel erhielt drei, Asseln

zwei und Wickede drei Bezirke.

Die katholische St.-Klemens-Gemeinde in Brackel und die St.-Josephs-Gemeinde in Asseln teilten den Süden ihres Gemeindebezirkes ab, zu dem die Funkturmsiedlung und die Kolonie Neu-Asseln gehören, so daß die Nikolaus-von-der-Flue-Gemeinde als zweite katholische Gemeinde in Brackel entstand. (Vgl. Tabelle 30 und Karte 11)

Von übergeordneter Bedeutung ist das in Brackel ansässige "Institut für katholische Sozialarbeit". Es befindet sich in der "Kommende", einem ehemaligen Haus der Deutschordensritter, welche durch Schenkung von privater Seite im Jahre 1946 an die Erzdiözese Paderborn fiel. Als gemeinsames Sozialinstitut des Erzbistums Paderborn und des Bistums Essen befaßt es sich mit einer "gemeinsam ausgerichteten Industrieseelsorge gesellschaftsfördernden Sozialarbeit, die sich wesentlich mit der Erarbeitung wissenschaftlicher Erkenntnisse und der Erfahrung befaßt und auf diesen Grundlagen die Förderung der Bildung und Tätigkeit im Sinne der christlichen Soziallehre zusammenwirken läßt."¹⁾

d) Schulbezirke und Kirchengemeinden - kleinräumige Strukturen

Ein Vergleich der Schulbezirke und der Bezirke der kirchlichen Gemeinden zeigt deutlich eine annähernde Übereinstimmung ihrer Grenzen. Der Bezirk der einzigen evangelischen Schule kann für diesen Vergleich nicht herangezogen werden, da durch Auflösung evangelischer Bekenntnisschulen in den Siedlungen der Schulbezirk der verbliebenen Schule in Brackel größer als unser Untersuchungsgebiet geworden ist. Die Schulbezirke und die Bezirke der Kirchengemeinden decken sich fast mit den alten Gemarkungsgrenzen. Nur auf der stark reduzierten Fläche der Siedlung Körne stimmen annähernd der Bezirk der katholischen Schule und die evangelische Kirchengemeinde mit dem statistischen Bezirk überein. Der katholischen Kirchengemeinde zugehörig ist ein Teil der Siedlung Wambel jenseits der "Dortmunder Eisenbahn AG" bis zur Juchostraße und zum Kirschbaumweg.

1) Ruhrnachrichten. 13.7.1965.

Bei dem Bau einer Gemeinschaftsschule in der Gartenstadt-Nord im Jahre 1965 wurde der Schulbezirk der Gemeinschaftsschule in Körne verkleinert. Die Ost-West-Grenze zwischen beiden Bezirken verläuft achsial über den Hellweg und zerschneidet damit sowohl den statistischen Bezirk als auch die ehemalige Gemarkung.

Bei der Größe der Bezirke und der großen Zahl der in ihnen wohnenden Bevölkerung kann von einer "Nachbarschaft" nicht mehr gesprochen werden. Da sich jedoch in diesen kulturellen Kernräumen das soziale Leben voll entfaltet, stellen sie "Lebenszellen" der Großstadt in der vollen Bedeutung des Wortes dar.

3. Die kommerzielle Versorgung der Siedlungen

In der Sozialwelt der Siedlungen finden nicht nur die Funktionen des Arbeitens, des Wohnens und der Begegnung statt, sondern "indem hier das Einkommen verzehrt wird, baut sich von hier aus das System der versorgende Dienste und Leistungen auf."¹⁾ Um einen Überblick zu gewinnen, wie sich die Versorgung der Bevölkerung seit der Eingemeindung entwickelt hat, soll in diesem Abschnitt der Zustand in den Siedlungen im Jahre 1900 und zum gegenwärtigen Zeitpunkt untersucht werden. Um die wirtschaftliche Struktur des Handels zu erfassen, müßten der Einzelhandel, der Großhandel und die Handelsvermittlung berücksichtigt werden. Da jedoch für die unmittelbare Versorgung der Bevölkerung der Einzelhandel maßgebend ist, soll sich die Untersuchung auf diesen beschränken. Dabei verstehen wir unter Einzelhandel, "wenn fertig bezogene Waren in eigenem Namen für eigene oder fremde Rechnung an private Letztverbraucher (Haushalte) abgesetzt werden."²⁾ Bei der Zählung und Kartierung der Ladengeschäfte wurden auch die Verkaufsstellen der Konsumgenossenschaften erfaßt, welche einerseits Großhandelsfunktionen ausüben, andererseits ihre Waren

1) Ipsen, Daseinsformen der Großstadt, 1959. S.9.

2) Struktur des Handels in Dortmund, Sonderheft 24, 1965, S.3.

an Letztverbraucher abgeben.

Von besonderem Interesse dürfte die räumliche Verteilung der Einzelhandelsgeschäfte und Apotheken auf die geschlossenen Wohngebiete der Siedlungen sein sowie ihre Differenzierung nach Fachsparten. Sodann soll an einigen Beispielen untersucht werden, ob die Vororte in der Lage sind, ihren Eigenbedarf zu decken oder ob darüber hinaus noch Nachbarsiedlungen mit Gütern versorgt werden können. Um eine bessere Übersicht zu erhalten, war eine Klassifizierung nach Bedarfsgruppen erforderlich. Da eine solche weder bei der Industrie- und Handelskammer noch bei der amtlichen Statistik üblich ist, wurde sie nach eigenem Ermessen durchgeführt. (Vgl. Tabelle 32)

a) Die Versorgung der Bevölkerung vor der Eingemeindungsperiode

Im Jahre 1900 war die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte entsprechend den Einwohnerzahlen noch gering. Die Bevölkerung wurde ausreichend mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgt. (Tabelle 31) Das Fehlen der Metzger in Körne und Wambel ist auf die überwiegende Selbstversorgung in den noch agrarisch bestimmten Siedlungen zurückzuführen. Es fällt auf, daß die durch den Bergbau überschichteten Siedlungen Asseln und Wickede scheinbar nicht mit Milch versorgt wurden. Jedoch hielten viele Arbeiter, die etwas Land bestellten, seinerzeit die ergiebige Saanenziege.¹⁾ Linneweber berichtet, daß im Jahre 1907 im Kreis Dortmund 8.405 Rinder, 1.894 Schafe und 8.838 Ziegen gezählt wurden.²⁾ Da nicht alle der gezählten Rinder Milchkühe gewesen sind, gewinnt die Zahl der Schafe und Ziegen noch an Bedeutung. Andererseits wird sich die Bevölkerung bei den ortsansässigen Bauern versorgt haben. Für Wickede berichtet Pudwell, daß die Bauernfrauen noch vor dem zweiten Weltkrieg zu den Wochenmärkten nach Unna und nach Dortmund gefahren sind, um "Eier, Butter, Obst, Federvieh, Gemüse und Blumen" zu ver-

1) Linneweber, Landwirtschaft, 1909, S.81.

2) Ebenda. S.74.

kaufen.¹⁾ Brackel hob sich durch eine größere Anzahl von Geschäften und durch ein verschiedenartigeres Angebot aus der Reihe der anderen Siedlungen heraus. Nur hier gab es Tabakwarengeschäfte - welche um 1900 noch nicht zur Deckung des täglichen Bedarfs zu rechnen sind -, eine Drogerie und mehrere Möbelgeschäfte. Der Grund dafür ist nicht nur die gegenüber den anderen Siedlungen größere Einwohnerzahl gewesen, sondern als Sitz der Amtsverwaltung mit Publikumsverkehr war für den periodischen und gehobenen Bedarf ein größerer Kundenkreis angesprochen. Man sollte meinen, daß Brackel auch der zentrale Standort für die Apotheke gewesen wäre. Da Ärzte jedoch nur in Brackel, Asseln und Wickede praktizierten, war Asseln als Standort auch der geeignete Mittelpunkt. Körne und Wambel wurden mit diesen Gütern und Diensten unterversorgt. Während die Bevölkerung Wambels ihren Bedarf in Brackel decken konnte, stand den Einwohnern von Körne das umfangreiche Angebot der ihnen näher gelegenen Gemeinde Dortmund zur Verfügung. Die Standorte der Geschäfte waren zu jener Zeit im wesentlichen im Siedlungskern unmittelbar am Hellweg.

b) Die Struktur des Einzelhandels in der Gegenwart

Bis heute haben sich die Siedlungen um ein Vielfaches ausgedehnt, die Einwohnerzahlen sind gewachsen, die Sozialstruktur der Bevölkerung hat sich gewandelt und Lebensstil und Zeitgeschmack sind verändert. Das führte nicht nur zu einem größeren Bedarf an Gütern und Diensten, sondern auch zu einem spezialisierten Angebot. Der Tabelle 32 ist zu entnehmen, daß sich die Ladengeschäfte des täglichen, des periodischen und des gehobenen Bedarfs um viele Fachsparten vermehrt haben.

Bei der Gegenüberstellung der vorhandenen Geschäfte des täglichen Bedarfs mit dem Bedarf an Handlungen (Vgl. Tabelle 32)²⁾

1) Pudwell, Wickede als Heimatraum, 1952, S.68.

2) Der Bedarf an Einzelhandelsgeschäften ist berechnet auf Grund der Einwohnerzahlen und nach Meßzahlen von Beckermann, Eingliederung von Handwerks- und Einzelhandelsbetrieben, 1955, S.20.

zeichnet sich folgende Situation ab (Siehe Karte 12): Brackel und Wickede scheinen mit Lebensmittelgeschäften nicht ausreichend versorgt zu sein. In Brackel jedoch befinden sich größere Selbstbedienungsgeschäfte und ein Co-op-Center (Konsum) (Planquadrat H5), während in Wickede die Ansiedlung von Geschäften mit der regen Bautätigkeit wohl nicht Schritt gehalten hat. An Bäckereien herrscht dagegen nur in Wambel Mangel. Nach einer Eigenbeobachtung kaufen Wambeler Bürger bei Bäckern in Körne.

Bei den Fleischereien ist ein Mißverhältnis zwischen Bestand und Bedarf nicht zu übersehen. Abgesehen davon, daß viele Lebensmittelgeschäfte Fleisch- und Wurstwaren anbieten und die Nachfrage somit auch von dieser Seite befriedigt wird, scheint die Meßzahl für unsere Siedlungen nicht anwendbar zu sein. Die Belieferung mit Fisch ist nur in Brackel nicht gegeben. Hier müßte bei der großen Bevölkerungszahl mindestens ein Geschäft angesetzt werden. Das Fehlen von Obst- und Gemüsegeschäften sowie von Milchhandlungen - außer in Wambel - dagegen ist bedeutungslos, da die größeren Lebensmittelgeschäfte auch diese Waren feilbieten. Dasselbe gilt für den Verkauf von Tabakwaren, welche in vielen Verkaufsstellen bereitgehalten werden. Bei den Gütern des periodischen Bedarfs ist in der Regel überall eine hinreichende Ausstattung gegeben. (Siehe Karte 13) Jedoch fehlt es in Körne an Papierwaren- und in Wambel an Hausratsgeschäften.

Eine Versorgung der Siedlungen mit Gütern des gehobenen Bedarfs in Fachgeschäften (Siehe Karte 14) ist außer bei den Fahrradgeschäften in Körne (B6), Wambel (D5) und Asseln (O3) nur schwach oder gar nicht vorhanden. Buchhandlungen, Sportartikel- und Spielwarengeschäfte zum Beispiel fehlen überhaupt. Brackel hebt sich dadurch von den anderen Vororten ab, da hier je ein Handarbeitsgeschäft (G5), ein Kunstgewerbe-geschäft (G5) und ein Reformhaus (H5) bestehen.

Ziehen wir das Fazit, dann ist fast durchweg eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs festzustellen. Brackel als Sitz einer Verwaltungsstelle zeichnet sich durch ein größeres Angebot an soliden Geschäften

des gehobenen Bedarfs aus. Es versorgt damit zu einem Teil die benachbarten Siedlungen. Die Übersicht zeigt auch, daß sich in unseren Siedlungen keine Geschäfte für Luxusbedarf (z.B. Juweliere, Pelzwaren) befinden. Das entspricht einerseits der sozialen Struktur der Bevölkerung, andererseits jedoch auch der fehlenden Zentralität der Vororte.

c) Verteilung und Erreichbarkeit der Einzelhandelsgeschäfte

Für die Verteilung der Einzelhandelsgeschäfte ist zu fordern, daß sie gemäß ihrer Aufgabe, die Bevölkerung zu versorgen, ihrem Angebot entsprechend über die Siedlungsfläche verteilt sein sollen. Dabei ist bei Läden, die den täglichen Bedarf decken, je nach Besiedlungsdichte eine größere oder geringere Streuung geboten. Während Reckenberg der Ansicht ist, daß ein Weg von 400 - 500 m zum nächsten Geschäft "schon eine große Entfernung" ist¹⁾, meint Beckermann, "die weiteste Entfernung von den Geschäften des täglichen Bedarfs sollte 600 m, höchstens jedoch 800 m betragen".²⁾ Wir wollen einen Weg von 500 m, für den etwa 6 Minuten benötigt werden, als für die Hausfrau zumutbar in Ansatz stellen und daraufhin die Verteilung einiger Sparten des Einzelhandels untersuchen.

Das Kartenbild (Siehe Karte 12) und die Ortsbegehung zeigen, daß die Lebensmittelgeschäfte dezentralisiert angesetzt sind. Lediglich in dem Siedlungskomplex der "Neuen Heimat" in Wickede-Nord sind erheblich längere Wege zurückzulegen (R1/R2/S1). Bei den Bäckereien ist keine Streuung zu beobachten. In Körne, Wambel und Asseln liegen sie nur am Hellweg (B6/C6), in Brackel (G4/J6) und in Wickede (P4/R1) auch an Nebenstraßen. Außer in Körne entstehen in allen Siedlungen nicht zumutbare Wege. Da Backwaren jedoch auch in Lebensmittelgeschäften verkauft werden, kann die Bevölkerung dort ihren Bedarf decken. Dasselbe gilt für die Fleischereien, welche etwas besser, jedoch nicht in ausreichender Zahl über die Siedlungsfläche

1) Reckenberg, Einmaleins der Siedlung, 1940, S.3.

2) Beckermann, Eingliederung von Betrieben, 1955, S.17.

verteilt sind. Hinsichtlich der Größe der Geschäfte ist zu bemerken, daß eine Abstufung von der Siedlungsmitte zur Peripherie gegeben ist. Während an den Siedlungsrändern in der Regel kleine konventionelle Ladengeschäfte mit einem, allenfalls zwei Schaufenstern ansässig sind, finden wir nach dem Durchschreiten eines Mischgebietes im Siedlungsschwerpunkt fast nur größere Lebensmittelgeschäfte mit Selbstbedienung bis hin zum Co-op-Center in Brackel (H5) mit einer Verkaufsfläche von 1.250 qm.

Die Geschäfte des periodischen Bedarfs dürfen etwas stärker gestreut liegen, da sie wegen geringerer Nachfrage nicht so häufig vertreten sind. Es fällt jedoch auf, daß sie sich hauptsächlich am Hellweg oder in seiner unmittelbaren Umgebung gruppieren. (Siehe Karte 13. Körne: B6/C6, Wambel: D5/E5, Brackel: F5/G5/H5/I5, Asseln: M4/N4, Wickede: P3/Q3/R3)

Im wesentlichen nur in den nach dem letzten Krieg neu erbauten Wohnvierteln finden sich Ladenzentren, in denen auch für den periodischen Bedarf Vorsorge getroffen ist, so in Brackel in der Funkturmsiedlung (I7/J7/J6) und am Westheck (G4) sowie in Wickede am Dollersweg (S2) und an der Meylantstraße (R1). Über die Erreichbarkeit kann man geteilter Meinung sein, jedoch scheint uns in einer Großstadt ein einfacher Weg zur Apotheke von 20 bis 30 Minuten (Brackel) keine urbanen Verhältnisse widerzuspiegeln (z.B. von F2 nach G5).

Die Geschäfte für den gehobenen Bedarf liegen in den einzelnen Siedlungen fast ohne Ausnahme am Hellweg dicht bei den alten Siedlungskernen in zentraler Lage. (Siehe Karte 14) Zusammen mit den Kirchen, Poststellen und Lichtspieltheatern tragen sie zu einer Schwerpunktbildung innerhalb der Siedlungen bei, in denen sich auf diese Weise ein bestimmtes "Einkaufsmilieu" herausbildete. Mittelpunkte etwa in der Form eines Marktplatzes besitzen diese Orte nicht. Ihr wirtschaftlicher Anziehungspunkt ist der Hellweg, an dem sich in bunter Vielfalt Geschäft an Geschäft reiht. Er ist innerhalb der Wohngebiete eine einzige Einkaufsstraße, an welcher sich das Warenangebot jeweils zur Siedlungsmitte stark verdichtet und hier einen lebhaften Publikumsverkehr hervorruft. (Vgl. Tafel 37

V. Die Struktur des Verkehrswesens

Kommunale, kulturelle und soziale Funktionen sowie Handel und Wirtschaft verursachen Verkehr. Dieser Verkehr, der durch Entschlüsse von Einzelpersonen und von Gruppen ausgelöst wird, hat seinen Ursprung in einem "Geflecht von sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen".¹⁾ Verkehr kann also nicht nur als Raumüberwindung gesehen werden, sondern er ist eine "Lebensfunktion der Siedlung" schlechthin.²⁾ Dieses Leben äußert sich "durch Bewegung, durch den täglichen und jahreszeitlichen Rhythmus, hervorgerufen durch das Hin- und Herpendeln von Menschen, Fahrzeugen und Gütern."³⁾ Um die Verkehrsstruktur unserer Siedlungen zu erfassen, sollen in den folgenden Abschnitten die Pendelwanderungen, der öffentliche Nahverkehr, der Individualverkehr und das Verkehrsnetz untersucht werden.

1. Die Pendelwanderungen und der innerstädtische Berufsverkehr

Die industrielle Ballung mit ihren zahllosen und vielfältigen Bedürfnissen schuf ein Angebot an Arbeitsplätzen, welches durch die ansässige Bevölkerung nicht zu decken ist. Betriebliche Spezialisierung erfordert außerdem Qualifikationen, die nicht überall in genügender Anzahl zur Verfügung stehen. So ist es unvermeidlich, daß Menschen, die außerhalb dieser Industriegemeinden wohnen, täglich kleinere oder größere Entfernungen zu ihren Arbeitsplätzen zurücklegen. Diese Berufstätigen, deren Wohnort nicht der Arbeitsort ist, überschreiten Gemeindegrenzen. Sie werden Pendler genannt.

Mit den großen Eingemeindungen wurden 43 Siedlungen in den Stadtverband Dortmund einbezogen. Die in diesen Siedlungen wohnenden Erwerbspersonen haben u.U. dieselben Wege zu ihren Arbeitsstätten zurückzulegen wie vor der Eingemeindung. Sie sind aber keine Pendler mehr, sondern sie verursachen jetzt

1) Liepelt, Verkehrsenquête, 1962, S.22.

2) Mittelhäufer, Siedlungsform und Verkehr, 1953, S.519.

3) Müller-Wille, Stadtkartographie, 1964, S.193.

den innerstädtischen Berufsverkehr. Daran wird deutlich, daß durch die Gemeindegrenze, die das Kriterium für Pendelwanderungen ist, nicht die ganze Fülle der Bewegungsvorgänge erfaßt wird. Wichtiger als das Überschreiten der Gemeindegrenze ist für uns der sozialgeographische Aspekt des Weges und des Zeitverlustes, der von den Erwerbstätigen - aus welchen Motiven auch immer - in Kauf genommen wird. Deshalb sollen hier sowohl die Pendelwanderungen, für die bei unseren fünf Siedlungen jedoch kaum Feststellungen zu treffen sind, als auch der innerstädtische Berufsverkehr berücksichtigt werden, da sie "ein helles Schlaglicht auf das Gefüge, den Entwicklungsstand und die Dynamik unserer Kulturlandschaften werfen."¹⁾

a) Pendler und ihre Zugehörigkeit zu Wirtschaftsabteilungen

Im Abschnitt über "Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet" wurde bereits dargestellt, daß vor der Eingemeindungsperiode in den Siedlungen Körne, Brackel, Asseln und Wickede der Bergbau heimisch gewesen ist. Eisenindustrie hatte sich in Körne und Wambel niedergelassen. Die große Zahl der benötigten Arbeiter konnte nicht allein aus der eingesessenen Bevölkerung rekrutiert werden. Die Produktionssteigerung verursachte einen immer höheren Bedarf an Arbeitskräften, der vor allem in den Jahren zwischen 1870 und 1905 zu einem verstärkten Zuzug von Ostpreußen, Schlesiern und Polen geführt hat.²⁾ Es ist naheliegend, daß aus den Agrargemeinden des Umlandes Berufstätige in diese Industriegemeinden einpendelten. Obwohl der Nachweis nicht erbracht werden kann, dürfen wir aus den Einwohnerzahlen und aus der Zahl der Angehörigen des Bergbaus in Brackel, Asseln und Wickede schließen, daß zumindest diese Siedlungen einen Pendlerüberschuß gehabt haben müssen.

Der Niedergang des Bergbaus erfolgte gegen Ende, aber noch innerhalb der Eingemeindungsperiode, welche im Stadtgebiet 1929 abgeschlossen war. Da die Bergbausiedlungen wirtschaft-

1) Schöller, Pendelwanderung, 1956, S.254.

2) Pudwell, Wickede als Heimatraum, 1952, S.68.

lich äußerst einseitig strukturiert gewesen sind, war kaum noch Anlaß zum Einpendeln gegeben. Im Gegenteil, die ortsansässigen Erwerbstätigen waren genötigt, außerhalb der Siedlungen ihren Lebensunterhalt zu suchen. Sofern sie nicht vom Bergbau umgesiedelt wurden - dies waren jedoch nur wenige - gingen sie in fremde Berufe oder nahmen ihre gewohnte Tätigkeit auf anderen Bergwerken, meistens nördlich des Hellwegs, auf. Bei ungünstigen Verkehrsverhältnissen wurden diese Bergleute im betriebseigenen Autobusverkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz befördert (z.B. nach Zeche Gneisenau in Derne). So wurden die meisten der ehemals im Bergbau beschäftigten Erwerbstätigen der östlichen Siedlungen zu innerstädtischen Berufs"pendlern". Da nach den Eingemeindungen von Körne und Wambel große Teile der Siedlungsfläche mit aus der Innenstadt ausgesiedelten Betrieben der eisenverarbeitenden Industrie besetzt wurden, entwickelte sich hier eine krisenfestere wirtschaftliche Struktur.

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 6.6.1961 geben uns die Möglichkeit, die Situation bei den Pendelwanderungen und im innerstädtischen Berufsverkehr - soweit sie unsere fünf Siedlungen betrifft - zu untersuchen. Vorweg sei bemerkt, daß bei den Ein- und Auspendlern für die statistischen Bezirke die Herkunfts- bzw. Zielgemeinden nur für die Gesamtstadt ausgezählt wurden.

Es ist festzustellen, daß Körne und Wambel mit einem Anteil von je 3,3 % und Brackel mit 4,6 % Auspendlern von den hier wohnenden Erwerbstätigen unter dem Stadtdurchschnitt (4,9 %) liegen. Asseln mit 5,6 % und Wickede gar mit 13,6 % liegen darüber. (Vgl. Tabelle 33)

Die Auspendler sind in den Zielgemeinden vorrangig im Verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe tätig. (Vgl. Tabelle 34) In Asseln und Wickede ist der Bergbau bei den Auspendlern noch mit 13,0 % bzw. 19,8 % beteiligt.

Setzen wir die Einpendler zu den am Ort Beschäftigten in Relation, dann ist festzustellen, daß der Anteil der Einpendler in Körne 5,0 %, in Wambel 10,6 %, in Brackel 5,3 %, in Asseln 8,2 % und in Wickede 14,1 % ausmacht. Der Stadtdurchschnitt

beträgt 11,5 %. (Vgl. Tabelle 33) Damit liegt nur Wickede darüber. Die Einpendler sind in Körne und Wambel vorwiegend im Verarbeitenden Gewerbe tätig. (Vgl. Tabelle 35) Hier befinden sich u.a. die Firmen Klönne, Jucho, Wencker und Berninghaus "Carlshütte" sowie Holstein und Kappert. In zweiter Linie sind sie im Baugewerbe beschäftigt. Während in Brackel das Verhältnis fast ausgeglichen ist, schlägt es nach Asseln und Wickede um. Hier sind die Einpendler mit dem größten Prozentsatz im Baugewerbe erwerbstätig. Bei Wickede fällt die große Zahl (22,4 %) der in der Wirtschaftsabteilung Verkehr und Nachrichtenübermittlung beschäftigten Einpendler auf. Hier befindet sich ein Straßenbahn-Betriebshof der Dortmunder Stadtwerke. Zusammenfassend können wir folgendes festhalten:

Der Anteil der Auspendler an den Erwerbstätigen ist in Wickede zweieinhalb- bis viermal höher als in den übrigen Hellwegsiedlungen. Die Auspendler sind in ihren Zielgemeinden hauptsächlich im Verarbeitenden Gewerbe, im Bergbau und im Baugewerbe tätig. Der Anteil der Einpendler an den Beschäftigten ist um so höher, je näher der Vorort zur Stadtgrenze liegt. In Körne und Wambel sind die Einpendler hauptsächlich im Verarbeitenden Gewerbe und in Asseln und Wickede im Baugewerbe beschäftigt. In Brackel sind die Einpendler an beiden Wirtschaftsabteilungen beinahe gleich stark beteiligt.

Der Pendlersaldo weist für Körne und Wambel einen Pendlerüberschuß aus, während bei Brackel, Asseln und Wickede die Zahl der Auspendler die der Einpendler übersteigt.

(Vgl. Tabelle 33 und Tafel 38.)

b) Der innerstädtische Berufsverkehr

Bedeutendere Bewegungsvorgänge als der Pendelverkehr verursacht, werden durch den innerstädtischen Berufsverkehr ausgelöst. Hier wollen wir den Beziehungen nachgehen, die zwischen den Siedlungen unseres Untersuchungsgebietes einerseits sowie zwischen diesen und den Verwaltungsbezirken der Stadt Dortmund andererseits bestehen. Es ist anzumerken, daß wir Körne für die zahlenmäßige Darstellung des Berufsverkehrs aus dem Verwaltungsbezirk Innenstadt herausgelöst haben.

Das Hauptziel der Aus"pendler" unserer Siedlungen ist die Innenstadt. (Vgl. Tabelle 36)

Es fahren von Körne	80,5 %,
von Wambel	76,3 %,
von Brackel	66,5 %,
von Asseln	58,1 %
und von Wickede	58,0 % in die Innenstadt.

(Siehe Karten 15 bis 19.)

Für den innerstädtischen Berufsverkehr haben wir keine Differenzierung nach Wirtschaftsabteilungen vorliegen, jedoch kann gesagt werden, daß für das Gefälle zum Stadtrand hin weniger die zunehmende Entfernung als vielmehr die Sozialstruktur der Bevölkerung als Ursache anzusehen ist; denn je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt, um so weniger Erwerbstätige sind im Dienstleistungsgewerbe beschäftigt.

Das nächst große Ziel im Berufsverkehr ist für Körne die Siedlung Wambel, für Wambel die Siedlung Körne, für Brackel die Siedlung Wambel, für Asseln die Siedlung Wambel, und für Wickede ist es Brackel. Daran zeigt sich, daß die Verflechtung der Siedlungen untereinander sehr stark ist. Sie beruht auf dem Verarbeitenden Gewerbe, welches hier im Dortmunder Osten in Körne und Wambel den wirtschaftlichen Schwerpunkt bildet.

Die drittichtigsten Ziele liegen zum Teil außerhalb des Verwaltungsbezirkes Brackel. Körner Berufstätige "pendeln" zum Verwaltungsbezirk Hörde (Hüttenunion), Wambeler zur Siedlung Brackel, Brackeler in den Verwaltungsbezirk Derne (Zeche Gneisenau), Asselner in den Verwaltungsbezirk Hörde und für Wickeder Pendler ist die Siedlung Wambel das Ziel. Alle diese Pendler sind vermutlich größtenteils im Verarbeitenden Gewerbe tätig.

Woher kommen nun die "Einpendler", welche in unseren Siedlungen ihrem Erwerb nachgehen? Auch bei den Einpendlern kommt der größte Prozentsatz aus der Innenstadt, nämlich

nach Körne	43,5 %,
nach Wambel	36,5 %,
nach Brackel	29,8 %,
nach Asseln	26,4 % und
nach Wickede	20,4 %. (Vgl. Tabelle 37)

Wir sehen, daß mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt die Zahl der Einpendler abnimmt. Dafür ist aber nicht der "Fahrwiderstand" verantwortlich zu machen, sondern es fehlt den Vororten mit zunehmender Entfernung von der Stadtmitte an einem intensiven Wirtschaftsleben.

Weitere wichtige Herkunftsorte der Einpendler im innerstädtischen Berufsverkehr sind wiederum unsere Siedlungen selbst. An zweiter Stelle kommen Arbeitnehmer aus Brackel nach Körne und Wambel, aus Wickede nach Asseln und umgekehrt. Die Verarbeitende Industrie in Körne und Wambel ist so zugkräftig, daß hierher auch aus den Verwaltungsbezirken Hombruch und Derne ein beträchtlicher Berufsverkehr stattfindet.

Zusammenfassend stellen wir fest, daß das Pendelwesen und der innerstädtische Berufsverkehr mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt an Intensität nachläßt. Besonderer Schwerpunkt für die Auspendler im innerstädtischen Berufsverkehr ist die Innenstadt und nachfolgend sind es die Siedlungen Körne und Wambel. Für die Einpendler sind ebenfalls Körne und Wambel ein hervortretendes Ziel. Außerdem bestehen im Berufsverkehr relativ intensive Beziehungen zwischen den fünf Siedlungen untereinander sowie in geringerem Umfange zu den anderen Verwaltungsbezirken der Stadt Dortmund. Wickede und in schwächerem Maße auch Asseln befinden sich in einer wirtschaftlichen Abseits- und topographischen Randlage, die sich sowohl auf den Pendelverkehr als auch auf den innerstädtischen Berufsverkehr hemmend auswirkt.

c) Der Berufsverkehr und die Tagesbevölkerung der Siedlungen

Abschließend wollen wir ermitteln, wie groß die Tagesbevölkerung in unseren Siedlungen ist. (Vgl. Tabelle 38) Gehen wir von der Wohnbevölkerung aus und setzen davon alle Erwerbstätigen ab, welche die Siedlungen zur Berufsausübung verlassen

(Schüler und Studenten bleiben unberücksichtigt), dann erhalten wir die restliche Wohnbevölkerung. Addieren wir zu der restlichen Wohnbevölkerung die Berufstätigen, welche unsere Siedlungen zum Erwerb des Lebensunterhaltes aufsuchen, dann erhalten wir die Tagesbevölkerung.

Tagesbevölkerung 1961 in % der Wohnbevölkerung

Siedlung	Wohnbevölkerung minus	Restliche Wohnbevölkerung plus
	Arbeitsauspendler	Arbeitseinpender
Körne	65,2	101,9
Wambel	68,2	123,4
Brackel	67,5	76,7
Asseln	67,3	75,7
Wickede	67,4	71,1

Die Entleerung der Siedlungen durch Arbeitsauspendler zwischen 30 - 35 % ist beachtlich.

Während die Tagesbevölkerung in Körne nur 1,9 % höher ist als die Wohnbevölkerung, ist der Anstieg von 23,4 % bei Wambel recht bedeutend. (Stadt Dortmund: Tagesbevölkerung 103,4 %) In Brackel, Asseln und Wickede bleibt die Tagesbevölkerung durchschnittlich um 27,4 % unter der Wohnbevölkerung.

Da in Brackel, Asseln und besonders in Wickede seit 1961 eine erhebliche Bevölkerungszunahme infolge von Siedlungsbauten stattgefunden hat, dürfte sich die Anzahl der Berufspendler sowie der innerstädtische Berufsverkehr beträchtlich vermehrt und zu einem weiteren Absinken der Tagesbevölkerung geführt haben. Darin liegt die Gefahr, daß diese Siedlungen zu reinen "Wohnstädten" oder gar zu "Schlafstädten" werden können. Es erscheint notwendig, sie durch verstärkte Ansiedlung von Gewerbe und Verarbeitender Industrie intensiver zu integrieren.

2. Öffentlicher Nahverkehr und Individualverkehr am östlichen Hellweg

Die Auflockerung des Ballungsgebietes Innenstadt und die Erhöhung der Siedlungsdichte in den Außenbezirken bewirkt eine Vergrößerung des Verkehrsaufkommens. Dieses wird in erster Linie durch die öffentlichen Verkehrsmittel und durch den

privaten Kraftwagenverkehr hervorgerufen. "Jedes dieser Verkehrsmittel vermag den Raum auf die ihm eigene Art zu überwinden, und zwar im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln mit einer Gunst oder Ungunst an Zeit und Kosten, die den Erwerbstätigen belasten und die für ihn so gering wie möglich sein sollen." ¹⁾ Für unsere weiteren Betrachtungen soll der Verkehr nicht nur als ein Mittel zur Überwindung des Raumes gesehen werden, sondern als Träger und Mittler der Beziehungen im Sozialraum schlechthin.

Im Anschluß an unsere Darstellung des Pendelverkehrs und des innerstädtischen Berufsverkehrs wollen wir für die Nachkriegszeit die Verkehrssituation am östlichen Hellweg zwischen der Kernstadt und dem Stadtrand untersuchen. (Wegen der Zerstörung der Archive ist eine Vorverlegung bis zum Beginn der Eingemeindungsperiode nicht möglich.)

a) Die Fahrzeiten bei Benutzung der Verkehrsmittel

Unsere Ermittlungen über den innerstädtischen Berufsverkehr ergaben, daß weit über die Hälfte des Berufsverkehrs, der als Quellverkehr aus unseren fünf Siedlungen kommt, als Zielverkehr die Innenstadt ansteuert. (Siehe S. 69) Der Rest des Verkehrs hat nähere oder auch weitere Ziele. (Vgl. Karten 15-19) Für diesen Großteil der Berufstätigen wollen wir nun das Zeitaufkommen berechnen, welches als mehr oder minder große Belastung der Arbeitszeit hinzuzuzählen und von der Freizeit abzuziehen ist.

Als Verkehrsmittel für die Bewohner unserer Siedlungen, die von W nach E an einer Radialstraße, dem Hellweg, aufgereiht sind, kommen in erster Linie die Straßenbahn, die Schnellbahn (DB) und der private Personenkraftwagen in Betracht. Die Gleisführung der Straßenbahn benutzt auf der ganzen Strecke von Wickede bis zur Innenstadt die Radialstraße. Die Schnellbahn schneidet in Wickede den Hellweg und tangiert in der Innenstadt den Wallring im Süden. Der Haltepunkt ist in der

1) Pirath, Raumzeitsystem, 1947, S.5.

Nähe des Stadthauses.¹⁾ Angenommenes Fahrziel für die Benutzer der Straßenbahn und für den Individualverkehr ist der Verkehrsknoten an der Reinoldikirche.

Ein Vergleich der Fahrzeiten der Verkehrsmittel zeigt, daß der Fahrgast der Straßenbahn von Wickede bis zur Innenstadt 32 Minuten fährt, während er mit der Schnellbahn in 19 Minuten befördert wird. (Vgl. Tabelle 39 und Tafel 39) Im Durchschnitt benötigt der Fahrgast bei Benutzung der Straßenbahn mehr Zeit als bei Inanspruchnahme der Schnellbahn, und zwar

von Wickede	40,6 %
von Asseln	38,5 %
von Brackel	44,4 %
von Wambel	38,5 %
von Körne	60,0 %

Diese Zeitvergleiche sind nicht ganz korrekt, da die Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe der beiden öffentlichen Verkehrsmittel in unterschiedlicher Entfernung vom Zielpunkt liegen. (Vgl. Tafel 39) Jedoch lassen sie erkennen, daß die Benutzung der Schnellbahn in erster Linie von Körne aus, sodann von Brackel und weiter zum Stadtrand hin eine größere Einsparung an reiner Fahrzeit bringt. Damit ist noch nicht ausgesagt, daß die Benutzung der Schnellbahn für den Gesamtweg von der Wohnung zur Arbeitsstätte ökonomischer ist. Die Erfahrung hat gezeigt, daß der Anmarschweg zum Verkehrsmittel und die Lage des Arbeitsplatzes vom Zielpunkt die Entscheidung des Fahrgastes für dieses oder jenes Verkehrsmittel beeinflußt. Die Beobachtung gab den Aufschluß, daß Berufstätige, welche nördlich des Hellwegs wohnen, die Straßenbahn als Verkehrsmittel bevorzugen, während die südlich des Hellwegs wohnenden gern die Schnellbahn benutzen.²⁾ Mit abnehmender Minutendistanz zur Stadtmitte (von Körne aus: Straßenbahn 10 Minuten,

1) Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten.

(Vgl. Dortmunder Statistik. Sonderheft 33. 1967. S.47.)

2) Vgl. dazu: Strothotte, Dortmunder Stadtbahn, 1964, S.46.

Schnellbahn 4 Minuten., verliert die Frage der Wahl des Verkehrsmittels an Bedeutung.

Bei der Benutzung eines Personenkraftwagens zu Zeiten des Spitzenverkehrs ist gegenüber der Straßenbahn erfahrungsgemäß kaum ein Zeitgewinn zu erzielen. Auf dem engen Hellweg behindern sich beide Verkehrsmittel gegenseitig. Im wesentlichen bestimmt die Straßenbahn, welche durch ihr Anhalten an den in kurzen Abständen gestaffelten Haltestellen den Straßenverkehr bremst, das Tempo des fließenden Verkehrs. Anders ist die Situation an Sonntagen. Die geringere Fahrzeugdichte ermöglicht dem PKW eine zügige Fahrt, so daß die Strecke vom Stadtrand zur Innenstadt in der halben Fahrzeit zurückgelegt werden kann.

Vergleichen wir den Stundendurchschnitt der Verkehrsmittel an den Arbeitstagen. Die Schnellbahn befördert ihre Fahrgäste je nach Entfernung von der Stadtmitte mit einer Geschwindigkeit von 35 - 49 km/h. Die Straßenbahn fährt 16 - 22 km/h. Der PKW erreicht nur 14 - 23 km/h. Diese Fahrgeschwindigkeiten sind nicht erheblich, denn "einer Untersuchung aus dem Jahre 1907 zufolge bewegten sich Pferdefuhrwerke in New York mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18,7 km. Heute kriechen die Autos mit einem Tagesdurchschnitt von 10 Stundenkilometern durch die Straßen. Je dichter die Bebauung pro Hektar wird, um so weiter wird auch die Geschwindigkeit noch absinken."¹⁾

Nach einer Verkehrsanalyse von Pirath haben die Benutzer der Verkehrsmittel außerhalb der Kernstadt einen durchschnittlichen Anmarschweg von 500 m - entsprechend 6 Minuten - zu den Haltestellen.²⁾ Das trifft für unsere Siedlungen nur bedingt zu. Die Karte 20 zeigt, daß der größte Teil der Wohnbebauung innerhalb der Kreise liegt, welche mit dem Radius von 500 m um die Haltestellen geschlagen wurden. Da hier aber auch die Kraftomnibuslinien als Zubringer mit eingezeichnet sind, dürfen wir in Ansatz bringen, daß die Berufstätigen erst mit die-

1) Mumford, Die Stadt, 1963, S.643.

2) Pirath, Raumzeitsystem, 1947, S.17.

sem Verkehrsmittel in die Siedlungsmitte hineinfahren. Wir schlagen also eine Wege- und Wartezeit von durchschnittlich 6 Minuten zur Fahrzeit hinzu. Setzen wir die gleiche Zeit noch einmal nach Beendigung der Fahrt ein, dann sind zu der reinen Fahrzeit mit Straßenbahn oder Schnellbahn noch Wege- und Wartezeiten von 12 Minuten hinzuzuzählen. Diesen Zeitaufwand gesteht Pirath auch den Kraftfahrern zur Vorbereitung und Beendigung der Fahrt zu. Wir erhalten also als Reisezeit zur Innenstadt folgende Werte:

Siedlung	Reisezeit zur Innenstadt (Minuten) 1968		
	Schnellbahn	Straßenbahn	Personenkraftwagen
Körne	16	22	23
Wambel	20	25	27
Brackel	22	30	32
Asseln	26	38	38
Wickede	31	44	42

Kehren wir zum Ausgang unserer Betrachtung zurück, dann stellen wir fest, daß der weitaus größte Teil der Berufstätigen einen Weg zurücklegt, der weniger als 45 Minuten beträgt. Die Gesamtreisezeit (Hin- und Rückweg) beträgt bei einer 40-Stunden-Woche demnach im ungünstigsten Falle von Wickede aus 18,3 % der täglichen Arbeitszeit. Sie liegt innerhalb der Grenzmaße, welche Pirath mit 16 - 22 % angibt.¹⁾ Diejenigen Berufstätigen, welche in anderen Verwaltungsbezirken der Stadt Dortmund ihrer Arbeit nachgehen, überschreiten dieses Grenzmaß jedoch beträchtlich, und zwar um so mehr, je weiter Wohnstätten und Arbeitsplätze voneinander entfernt liegen.

b) Die Fahrgelegenheiten im öffentlichen Nahverkehr

Die Anzahl der Fahrgelegenheiten, welche der Bevölkerung der Hellwegsiedlungen angeboten werden, geben sowohl Aufschluß über die Intensität der Verkehrsbeziehungen mit der Innenstadt als auch über das Verkehrsbedürfnis der Bewohner. Da die Träger der öffentlichen Verkehrsmittel bestrebt sind, den Fahrplan

1) Pirath, Raumzeitsystem, 1947, S.33.

nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten, wird das Angebot von der Nachfrage gesteuert.

Im Jahre 1950 betrug das Angebot der Straßenbahn an Werktagen von Wickede bis nach Brackel täglich 69 Fahrgelegenheiten und weiter von Brackel zur Innenstadt 160 Fahrgelegenheiten. (Vgl. Tafel 40) Für die im letzten Schub eingemeindeten Siedlungen Asseln und Wickede lag das Angebot also um 232 % niedriger. Mit der Bevölkerungszunahme im Dortmunder Osten, die sich bis 1959 hauptsächlich in Brackel und Wambel bemerkbar machte, wurde das Angebot weiter erhöht und in drei Stufen differenziert. Die Fahrgelegenheiten in den Siedlungen standen im Jahre 1959 in folgendem Verhältnis zueinander:

Innenstadt-Brackel		Brackel-Asseln		Asseln-Wickede
2,5	:	1,9	:	1

Die verstärkte Bautätigkeit in Brackel, Asseln und Wickede - in Wickede verdreifachte sich die Bevölkerungszahl von 1950 - 1967 - tritt bis zum Jahre 1968 mit einer Erhöhung des Angebotes der Straßenbahn nicht wesentlich in Erscheinung. Es erfolgte eine noch feinere Differenzierung der Kapazität bei den einzelnen Siedlungen. In der Flutstunde zwischen 7 und 8 Uhr morgens fahren

von Wickede bis Asseln	7 Züge,
von Asseln bis Brackel	9 Züge,
von Brackel bis Wambel	17 Züge,
von Wambel zur Innenstadt	19 Züge.

Dennoch sind die Straßenbahnen zu dieser Zeit überfüllt, während sie im Tagesdurchschnitt nur zu 24 % ausgenutzt werden.¹⁾ Die geringe Zunahme der Fahrgelegenheiten wird von den Verkehrsbetrieben damit erklärt, daß stärkere Zugwagen mit zwei - anstatt wie bisher mit einem Anhänger fahren und die seit einigen Jahren eingesetzten Großraumwagen mehr Sitzplätze haben. Andererseits habe der Fahrgastandrang seit 1950/51 allgemein zugunsten des Individualverkehrs abgenommen.²⁾

1) Koch, Verkehrsprobleme, 1966, S.36.

2) Mündliche Information: Betriebsingenieur Pfaff. Dortmunder Stadtwerke AG.- Verkehrsbetriebe. 2.7.1968.

Ein weiterer Grund für das geringe Angebot der Straßenbahn in den Siedlungen am Stadtrand liegt zweifellos in der Einrichtung der Schnellbahn (DB) von Unna-Königsborn nach Dortmund-Dorstfeld am 26.5.1963, die zeitlich mit dem Bau der Großsiedlungen in Wickede zusammenfiel. Mit täglich 46 Zügen von Wickede bis Brackel und 48 Zügen von Brackel zur Innenstadt entlastet die auf eigener Gleisanlage fahrende Schnellbahn den Straßenbahnverkehr auf dem Hellweg beachtlich. In der Flutstunde von 7 - 8 Uhr fahren von Wickede bis zur Innenstadt 5 Züge. Dadurch wurden die Fahrgelegenheiten um folgende Prozentsätze aufge bessert:

Wickede - Asseln	71 %
Asseln - Brackel	56 %
Brackel - Wambel	29 %
Wambel - Innenstadt	26 %

Wir sehen also, daß durch die Einrichtung der Schnellbahn die Intensität der Verkehrsbeziehungen zur Innenstadt besonders für die entfernter liegenden Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede zugenommen hat. (Vgl. Tafel 41) Die Karte 20 zeigt, daß die Erreichbarkeit besonders auffallend für das Zentrum der Siedlung Brackel (Planquadrant H5/I5) und Asseln (M4) gestiegen ist.

Vergleicht man jedoch die Bevölkerungszahlen der Hellwegsiedlungen miteinander (Vgl. Tabelle 1), dann sollte man annehmen, daß die Anzahl der Fahrgelegenheiten vom Stadtrand zur Innenstadt unzureichend ist. Die schon einmal zitierte Haushaltsbefragung vom Mai 1968 gibt weiteren Aufschluß. Von 270 Befragten (100 %) des Verwaltungsbezirkes Brackel erklärten zur Einstellung zum Innenstadtbesuch

36 % ist lästig,
53 % mache ich gern,
11 % ohne Angabe.¹⁾

Über die Häufigkeit des Innenstadtbesuchs befragt, äußerten sich diese Personen:

1) Haushaltsbefragung, 1968, S. 34.

%	x-mal in der Woche
6	5 - 7
5	3 - 4
26	1 - 2
21	2 - 3 im Monat
20	Alle 1 - 2 Monate
5	Alle 3 - 4 Monate
8	1 - 2 im Jahr
8	Seltener
1	Keine Angaben 1)

Das Ergebnis dieser Befragung läßt den Schluß zu, daß das Verkehrsbedürfnis mit dem vorhandenen Angebot gedeckt ist. Bestätigung finden wir außerdem in dem Resultat unserer Ermittlungen über den innerstädtischen Berufsverkehr, denn von Wickede pendeln nur 58 % der Berufstätigen zur Innenstadt. Dieser Prozentsatz steigt bis Körne auf 80 % an.

c) Die Fahrtkosten der Verkehrsmittel

Die Fahrtkostenbelastung der Bevölkerung für die Fahrt von den Siedlungen zur Innenstadt ist je nach der Benutzung des Verkehrsmittels unterschiedlich. (Siehe Tafeln 42 und 43 sowie Tabelle 40) Es ist erkennbar, daß für die Fahrt mit der Straßenbahn ein höherer Fahrpreis zu zahlen ist als bei Benutzung der Schnellbahn. Ein Vergleich der Tarife dieser beiden Verkehrsmittel zeigt, daß die Schnellbahn die Bevölkerung um nachfolgende Prozentsätze billiger befördert:

Preisvorteil der Schnellbahn in % gegenüber Straßenbahn (1968)

Fahrstrecke	Einfache Fahrt %	Hin- und Rückfahrt %	Wochen- karte %	Monats- karte %
Wickede-Innenstadt	20	16	18	33
Asseln -Innenstadt	50	54	57	74
Brackel-Innenstadt	50	39	40	76
Wambel -Innenstadt	50	39	40	76
Körne -Innenstadt	50	39	75	100

1) Haushaltsbefragung, 1968, S.35.

Der Preisvorteil ist besonders auffallend bei den Tarifen für die Monatskarten, welche hauptsächlich von den Berufspendlern bevorzugt werden. Erinnern wir uns außerdem, daß die Fahrzeit der Schnellbahn je nach Entfernung von der Innenstadt um 40 - 60 % kürzer ist als die der Straßenbahn, dann mag die Entscheidung für große Bevölkerungsteile feststehen. Ein wesentlicher Gesichtspunkt jedoch ist zu beachten: Die Straßenbahn ist wegen ihrer größeren Zahl an Haltestellen leichter erreichbar, so daß hier die kürzeren Wegezeiten für die Einwohner von Vorteil sein können. Jedoch mehr Haltestellen bei etwa gleicher Entfernung verhindern höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten. Hier gibt es keine perfekte Lösung.

Wenden wir uns nun den Fahrtkosten des Individualverkehrs zu. Die Berechnung des Fahrpreises stützt sich auf die Kostentabelle des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) für das Jahr 1968. Es wurde als ein viel benutztes Fahrzeug der Volkswagen 1200 herausgenommen und eine Jahresfahrleistung von 20.000 km angesetzt. Die Tabelle weist als Kosten für einen Kilometer Fahrt 27,1 Pfennig aus. Start und Ziel sollen sich mit den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel decken.

Wir sehen an der gerade verlaufenden Linie (Siehe Tafel 42), daß die Fahrtkostenbelastung im Individualverkehr mit der Entfernung proportional zunimmt. Die einfache Fahrt mit dem PKW ist vom Stadtrand aus 210 % teurer als die Schnellbahn und 158 % teurer als die Straßenbahn. Erst von Körne ab sind die Fahrtkosten mit dem PKW niedriger als die Tarife des öffentlichen Nahverkehrs. Noch größer wird die Diskrepanz, wenn wir die Fahrtkosten des Personenkraftwagens für einen Monat mit 20 Arbeitstagen der Monatskarte gegenüberstellen. Maximal sind die Fahrtkosten vom Stadtrand aus 327 % höher als die Monatskarte der Schnellbahn und 220 % höher als die der Straßenbahn.

Die Benutzung des Personenkraftwagens bringt also weder Kostenersparnis noch Zeitgewinn, wie wir bei der Untersuchung über die Fahrzeit feststellen konnten. Damit fallen beide Faktoren fort, die wir für die Benutzer der öffentlichen Nahverkehrsmittel als wesentlich erachteten. Hier nun liegen die Gründe vermutlich im sozialen Bereich, denn mit der zunehmenden Motorisierung der

Gesellschaft entsteht eine ganz neue Art von Mobilität, welche die Freizügigkeit und Unabhängigkeit des Menschen intensiviert.¹⁾

d) Die Streckenbelastung der öffentlichen Nahverkehrsmittel

Die wachsende Flut der Teilnehmer am Individualverkehr spiegelt sich in den abnehmenden Fahrgastzahlen der städtischen Verkehrsbetriebe wieder, welche sich in sieben Jahren von 1959 bis 1966 um 33,8 v.H. verringerten.²⁾ Die Fahrtenhäufigkeit der Einwohner Dortmunds ging zwischen 1961 und 1966 um 20,63 v.H. zurück.³⁾ Bei der Schnellbahn dagegen ist das Verkehrsaufkommen vom Zeitpunkt ihrer Einrichtung am 26.5.1963 bis Oktober 1965 um das Zwölfwache angewachsen.⁴⁾

Vergleicht man die Fahrgastzahlen beider Verkehrsmittel miteinander, dann beförderte die Straßenbahn täglich auf dem Hellweg zwischen Unna und Dortmund-Dorstfeld 54.000 Fahrgäste, die Schnellbahn dagegen nur 6.500 Personen. (Verhältnis 8,3 : 1)⁵⁾ Daraus geht zweifellos die Bedeutung der Straßenbahn als Massenförderungsmittel auf dem Hellweg hervor. Eine Vergleichszählung, welche im März 1964 von den Dortmunder Stadtwerken AG an einigen Schwerpunkten in unseren Siedlungen durchgeführt wurde, gibt an, wie sich die Fahrgäste auf die Verkehrsmittel aufteilen.⁶⁾ (Vgl. Tabelle 41)

Verteilung der Fahrgäste auf die Verkehrsmittel in %

Zählpunkt	Straßenbahn	Schnellbahn
	%	%
Wickede	64,1	35,9
Asseln	81,4	18,6
Wambel	82,7	17,3
Stadtmitte	87,3	12,7

1) Vgl. dazu: Hartenstein, Stadtplanung, 1962, S.56.

2) Motorisierung, Sonderheft 33, 1967, S.41.

3) Ebenda, S.46.

4) Ruhrnachrichten. 14.10.1965.

5) Westdeutsche Allgemeine Zeitung. 12.1.1965.

6) Vergleichszählung des Werktagsverkehrs, Dortmunder Stadtwerke, März 1964.

Diese Zählung zeigt einerseits die überragende Bedeutung der Straßenbahn, andererseits bestätigt sie unsere vorausgegangenen Überlegungen zum Zeit- und Kostenfaktor. Sie zeigt, daß die Schnellbahn um so mehr in Anspruch genommen wird, je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt.

Im Frühjahr 1965 führten die Dortmunder Stadtwerke AG und die Bundesbahn Verkehrszählungen durch. (Siehe Tabellen 42, 43 sowie Tafeln 44 - 46) Sie sind wegen ihrer unterschiedlichen Qualität nicht miteinander vergleichbar. Während die Zählung der Dortmunder Stadtwerke AG mit modernen technischen Hilfsmitteln erfolgte, war die Erhebung bei der Bundesbahn eine schlichte Zählung durch Zugschaffner mit größeren Unsicherheitsfaktoren.¹⁾

Entnehmen wir der Querschnittszählung der Schnellbahn nur die Tendenz (Vgl. Tafel 44), dann ist festzustellen, daß in Wickede täglich etwa 1.600 Personen die Schnellbahn benutzen. In Körne wurden 2.800 Personen gezählt und am Stadthaus waren es 7.800 Fahrgäste. Durchschnittlich stiegen im Jahre 1965 in jeden Zug "nur sieben Fahrgäste in Unna ein, während am Stadthaus - meist aus dem Dortmunder Raum - 190 ankamen."²⁾ Der Personenverkehr auf der Schnellbahn ist also unverkennbar zur Innenstadt gerichtet.

Bei der Fahrgastzählung der Straßenbahn wurde differenziert nach Ausstieg und Einstieg an den Haltestellen sowie nach der Besetzung zwischen den Haltestellen. (Vgl. Tafeln 45,46) In den Kurven des Diagramms heben sich die Ballungszentren der Bevölkerung heraus. Sie liegen in den Umkreisen der Weiche Wickede, der Aplerbecker Straße in Asseln, der Kirche Brackel, der Rüschebrinkstraße in Wambel und des Zehnthofs in Körne. Die Zahl der Einstiege überwiegt auf der Fahrt zur Innenstadt. In Wambel und Brackel sind die Ausstiege, gemessen an der Bevölkerungszahl (Vgl. Tabelle 1), verhältnismäßig hoch. Hier sind die Umsteigeplätze für den von Norden nach Süden gerich-

1) Mündliche Information: Oberamtmann Saxe, Bundesbahndirektion Essen. 11.6.1968.

2) Ruhrnachrichten. 14.10.1965.

teten Kraftomnibusverkehr.

Fahrgastverkehr an wichtigen Haltestellen (März 1964)

Haltestellen	Einstiege	Ausstiege	Besetzung
Weiche Wickede	784	181	2 022
Aplerbecker Straße (Asseln)	1 309	252	4 092
Kirche Brackel	2 258	398	6 342
Rüschelbrinkstraße (Wambel)	1 816	659	9 571
Am Zehnthof (Körne)	1 852	432	11 828
Reinoldikirche (Stadtmitte)	4 000	4 936	14 186

An der Reinoldikirche geht die Schere der Ein- und Ausstiege zusammen. Es überwiegen die Ausstiege. Die in Intervallen angestiegene Kurve der Besetzung knickt in der Innenstadt nach unten ab. (Vgl. Tafel 45) Auf der Rückfahrt zum Stadtrand ist das Verhältnis umgekehrt. (Vgl. Tafel 46) Wir erhalten auch hier das Bild, daß der Verkehr sich von Siedlung zu Siedlung verstärkt und in starken Schüben zur Innenstadt gerichtet ist.

e) Die Belastung des Hellwegs durch den Individualverkehr

Es gibt wohl kein Problem, welches die Stadtplanung heute vor größere Schwierigkeiten stellt, als die Bewältigung des Kraftfahrzeugverkehrs. Nach Beendigung der Eingemeindungsperiode kannten die Stadtväter diese brennende Frage noch nicht, denn am 1.7.1930 waren nur 7.710 Kraftfahrzeuge in Dortmund gemeldet. Das sind 6,0 % des heutigen Bestandes! Ein Jahr vor Kriegsausbruch, nach acht Jahren also, war ihre Anzahl auf 15,4 % angewachsen. Als im Jahre 1947 der Wiederaufbau begann, waren nur noch 4,1 % von der gegenwärtigen Anzahl vorhanden. In einem ungeheuren Aufschwung verzehnfachte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen bis 1957 auf 40,6 %, um schließlich im Februar 1967 die beachtliche Zahl von 128.268 (= 100 %) zu erreichen.¹⁾ Entfielen 1947 auf ein Kraftfahrzeug 85 Einwohner, so waren es 1967 nur noch 5 Personen.

Da der Individualverkehr in der Hauptsache von Personenkraftwagen bewirkt wird (Motorräder bleiben wegen ihrer geringen

1) Vgl.: Motorisierung, Sonderheft 33, 1967.

Anzahl unberücksichtigt), schließen wir entgegen der üblichen Statistik Lastkraftwagen, Autobusse, Sonderfahrzeuge und Zugmaschinen aus. Damit stellen wir als Verursacher des Individualverkehrs den Personenkraftwagen (PKW) heraus.

In unseren Siedlungen steht im Jahre 1967 jedem PKW folgende Personenzahl gegenüber: Körne 5,1 - Wambel 4,8 - Brackel 5,7 - Asseln 5,6 - Wickede 6,4. (Staddurchschnitt: 5,8 Einwohner je PKW)

Wir stellen fest, daß die Personenzahl je Pkw in Wickede über dem Staddurchschnitt liegt und in Wambel die wenigsten Einwohner auf jeden PKW entfallen. Das bedeutet, daß am Verkehrsaufkommen jeder einzelnen Siedlung - gemessen an der Einwohnerzahl pro PKW - Wambel den relativ höchsten Anteil des Individualverkehrs hervorbringt. Dieser Anteil wird sowohl nach Körne als auch zum Stadtrand hin geringer. Da die Zahl der Personenkraftwagen nicht zuletzt von der Kaufkraft der Einwohner abhängt, spiegelt sich hier die Sozialstruktur der Bevölkerung wider.

Absolut gesehen jedoch steht die Anzahl der PKW in unseren Siedlungen in folgendem Verhältnis zueinander:

Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede
1,8	: 1,0	: 2,2	: 1,0	: 1,5

Das bedeutet, der PKW-Verkehr auf dem Hellweg fließt als wachsender Strom, welcher besonders stark in Wickede, Brackel und Körne genährt wird, der Innenstadt zu.

Da Stadtplanung und Verkehrsleitplanung Unterlagen für den "Ablauf des allgemeinen Verkehrs" benötigen, finden von Zeit zu Zeit Verkehrszählungen statt. Bei den Zählungen am 24. Juli 1958 und 14. Mai 1968 wurde der gesamte rollende Verkehr (außer Straßenbahnen) auf dem Hellweg erfaßt, der sich aus dem innerstädtischen Verkehr und Durchgangsverkehr zusammensetzt.¹⁾
(Siehe Tafel 47)

In diesen zehn Jahren ist eine starke Zunahme des Verkehrs festzustellen. Während die Verkehrslage 1958 noch durch über-

1) Ermittelt aus dem Urmaterial der Verkehrszählungen des Stadtplanungsamtes.

wiegenden Ost-West-Verkehr gekennzeichnet war, bildete sich bis 1968 eine bedeutende Nord-Süd-Achse heraus, welche Wambel zu einer Drehscheibe des Verkehrs machte. Nach Norden zu bewegt sich der Verkehr hauptsächlich zum Hüttenwerk Hoesch, wo täglich rund 13.000 Belegschaftswagen anrollen. Hier und von Brackel aus ist außerdem die Zufahrt zur Autobahnauffahrt Dortmund-Nordost. Von Wambel nach Süden geht ein starker Verkehrsstrom zum parallel des Hellwegs verlaufenden Ruhrschnellweg (B 1). In Wickede kommt der stärkere Verkehr nicht über den Hellweg aus Richtung Unna, sondern nordöstlich von Kamen.- Aus der Gegenüberstellung der beiden Zählungen geht hervor, daß der stärkste Verkehr auf dem Hellweg stets zur Innenstadt gerichtet ist. Hier rollt der Verkehr in den Tagesstunden sehr unterschiedlich. Nach einer Flutstunde von 7 - 8 Uhr erreicht er seinen Tiefpunkt zwischen 8 - 9 Uhr, um dann langsam seinem Kulminationspunkt zwischen 16 - 17 Uhr zuzustreben. Danach nimmt er in fast gleichmäßigen Stufen bis 22 Uhr ab. (Siehe Tafeln 48, 49 und 50)

Zwischen 1958 und 1968 nahm die Gesamtbelastung des Hellwegs in folgendem Maße zu:

Gesamtbelastung des Hellwegs		%
Wickede	: Hellweg - Ecke Dollersweg	94,6
Brackel	: Hellweg - Ecke Flughafenstraße	115,5
Innenstadt:	Kaiserstraße (Hellweg) - Ecke Klönnestraße	35,8
(Siehe Tabelle 44)		

Obwohl das Verkehrsaufkommen auf dem Hellweg bis zu 115,5 % (Brackel) zugenommen hat, fließt doch nur 35,8 % mehr in die Innenstadt. Das zeigt, daß der Hellweg heute gegenüber 1958 eine wichtige Rolle als Verkehrsverteiler übernommen hat. Für die Bevölkerung, welche in den "Lebenszellen" ihrem Kommunikationsbedürfnis nachgeht, erwachsen aus dem starken Verkehrsaufkommen große Behinderungen. Eine Bewegung von Straßenseite zu Straßenseite wird in Spitzenzeiten des Verkehrs außerordentlich erschwert oder sogar unmöglich gemacht. Der Hellweg als Verkehrslinie, welche durch alle Siedlungskerne verläuft, zerlegt geradezu zu bestimmten Tageszeiten jede

Siedlung in zwei getrennte Räume. Das macht für viele Kinder den Schulweg außerordentlich gefährlich, bannt ältere Menschen an einen Siedlungsteil und erschwert der Hausfrau die rechte Wahl beim Einkauf. Wenige Verkehrsampeln vermögen nicht ausreichend Abhilfe zu schaffen.

Prognoseüberlegungen des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund führten zu dem Ergebnis, daß möglicherweise bis 1981 eine Verdoppelung des Kraftfahrzeugbestandes eintreten könnte, was zwangsläufig zu einer weiteren Steigerung des Individualverkehrs führen muß.¹⁾ Die Verhinderung eines Verkehrschaos wird für die Zukunft nur darin gesehen, daß die Arbeitszeiten gestaffelt werden und der öffentliche Nahverkehr attraktiver gemacht wird.

3. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes

Die Intensität des wirtschaftlichen und sozialen Lebens eines Raumes ist abhängig von seiner Verkehrerschließung. Dabei stützt sich der Verkehr primär auf das Straßennetz, welches in unserem Beispiel die Siedlungen am Hellweg sowohl untereinander als auch mit ihren Nachbargemeinden verbindet. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Anbindung an die Mittelpunktsgemeinde bzw. an die Innenstadt. Über dieses Straßennetz legt sich sekundär das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel, welche entweder das Straßennetz selbst benutzen oder, auf eigener Trasse liegend, des Straßennetzes als Zubringer bedürfen. Beide zusammen bilden das Verkehrsnetz, welches die Gesamterschließung eines Raumes kennzeichnet.

Im folgenden soll festgestellt werden, welche Entwicklung das Verkehrsnetz im Raum am östlichen Hellweg seit der Jahrhundertwende erfahren hat. Dabei werden wir den Ausbauzustand zu verschiedenen Zeiten betrachten, und zwar

1. vor Beginn der Eingemeindungsperiode um die Jahrhundertwende,
2. zum Abschluß der Eingemeindungen im Osten Dortmunds um 1928,

1) Motorisierung, Sonderheft 33, 1967, S.20.

3. zur Zeit des politischen Umbruchs bis zum Beginn des Wiederaufbaus um 1947 und
4. nach Einleitung der Dezentralisation des städtischen Ballungsraumes bis 1968.

a) Der Ausbau des Straßennetzes

Die wichtigste Straße in unserem Untersuchungsgebiet ist um die Jahrhundertwende der Hellweg, welcher als bedeutende West-Ost-Verbindung zwischen dem Rhein bei Duisburg und Höxter an der Weser alte Fernhandelsplätze miteinander verbindet. An ihm sind zwischen Dortmund und Unna die Dörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede - und Massen auf Unnaer Gebiet - aufgereiht. Außer dieser Ost-West-Verbindung sind im Urmeßtischblatt von 1839 als Nord-Süd-Verbindungen nur Feldwege aufgezeichnet.¹⁾ Eine Übersichtskarte vom Stadt- und Landkreis Dortmund aus dem Jahre 1886²⁾ zeigt Straßenverbindungen von Brackel nach Hostedde, Aplerbeck und Sölde, von Asseln nach Kurl, Aplerbeck und Sölde, und von Wickede nach Husen, Holzwickede und Sölde. (Siehe Karte 21) Der Ausbau erfolgte also weniger nach Norden in die feuchte und teilweise mit Bruchwald bestandene Hellweger Talung hinein als vielmehr nach Süden über den mit Ackerbau genutzten oberen Hellweg hinweg zu den Dörfern des Emschertales.

Während der Eingemeindungsperiode wurden zur besseren Anbindung der Dörfer an die Innenstadt Ausbauarbeiten am Hellweg durchgeführt. So sagt der Eingemeindungsvertrag zwischen Dortmund und Körne in § 6: "Die Stadtgemeinde Dortmund verpflichtet sich, den Hellweg von der Dortmunder Gemeindegrenze bis zu dem Durchlaß östlich der Sanderschen Besitzung bis zum Ablauf des Jahres 1905 auszubauen."³⁾ Da - wie aus dem Vertrag weiterhin hervorgeht - der Straßendamm befestigt und erhöhte Bürger-

1) Kirchderne-Camen, Körne-Niedermassen. Urmeßtischblatt, Bd. VI, Bl. 2, 1839.

2) Übersichtskarte vom Stadt- und Landkreis Dortmund, M 1 : 50 000, 1886.

3) Eingemeindungsvertrag Dortmund - Körne. Stadtarchiv Dortmund. Do b 1/14.

steige angelegt werden sollen, wird sich diese wichtige Fernstraße in ihrem damaligen Zustand kaum von einer herkömmlichen Dorfstraße unterscheiden haben. Aus Wambel ist bekannt, daß der Hellweg hier nur 5 m breit war und Häuser sogar in die Fluchtlinie hineinragten.¹⁾ In den Sanierungsgebieten der alten Siedlungskerne in Asseln und Wickede ist der Ausbau des Hellwegs noch heute erforderlich.

In dieser Periode erhielt auch Wambel eine Verbindung nach Derne im Norden und im Süden nach Schüren. Die Straße nach Schüren ist ein alter Marktweg, auf dem die Wambeler Bauern ihre Waren zum Wochenmarkt zur Industriestadt Hörde brachten.²⁾ Die von Wambel, Brackel und Asseln nach Norden führenden Straßen erhielten eine überregionale Bedeutung dadurch, daß nunmehr von den Nachbardörfern unserer Siedlungen eine Verbindung nach Lünen geschaffen wurde. In Wickede erfolgte der Ausbau eines Weges in Richtung Kamen.

Im dritten Zeitabschnitt, der durch eine besondere politische Aktivität gekennzeichnet ist, wurde die Dortmund im Nordentlangierende Autobahn Frankfurt-Hannover gebaut. Dortmund erhielt 1935 am Westfalendamm Kasernen. Der Westfalendamm wurde als Reichsstraße ausgebaut (heute Bundesstraße 1, Ruhr-schnellweg). Sie verläuft über dem Scheitel des "Dortmunder Rückens" und dient dem Durchgangsverkehr zur Entlastung des Hellwegs. Um die Kasernen besser an die Autobahn anschließen zu können (Auffahrt Dortmund-Nordost), baute man den Nußbaumweg und die Rüschebrinkstraße, die Nord-Süd-Verbindung über Wambel, weiter aus.

In der letzten Phase stellte sich als Folge des wirtschaftlichen Aufstiegs eine stürmische Verkehrsentwicklung ein, die von dem bisher angelegten Verkehrsnetz verkraftet werden muß. Zwar wurden Straßen modernisiert und der Verkehrsanschluß der Siedlungen an den Ruhrschnellweg verbessert, wo jedoch diese von Süden kommenden Straßen die Bahnlinie Dortmund-Süd -

1) Loerwald, Dortmund-Wambel, 1957, S.6.

2) Thüner, Bauernschaft Wambel, 1961.

Welter kreuzen, sind nadelöhrartige Unterführungen (in allen fünf Siedlungen) mit zum Teil einspurigem Verkehr und schienengleiche Kreuzungen (Brackel). In Wickede schneidet sogar der Hellweg die Bahnlinie im selben Niveau.

Als besonders schwerwiegend wird das Fehlen einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung über Wambel empfunden. Hieran sind besonders die Schwerindustrie im Dortmunder Nordosten und die Verarbeitende Industrie in Körne und Wambel interessiert. Die Hüttenwerke Hoesch AG lieferten im Jahre 1967 allein 80 % ihrer Erzeugung von monatlich 450.000 t in einem Umkreis von 80 km aus.¹⁾ Diese Schwerlasttransporte werden von der Hoesch AG als "ein einziges Hindernisrennen über Dorfstraßen, Eisenbahnschranken und rechtwinklige Kurven"²⁾ bezeichnet.

Nur eine großzügige Lösung vermag den Hellweg und die Nord-Süd-Achse über Wambel zu entlasten.

b) Die Ausdehnung des öffentlichen Nahverkehrs

Zum Zeitpunkt der ersten Eingemeindung im Jahre 1905 waren schon zwei Eisenbahnlinien angelegt, welche ihren Weg durch die Gemarkungen unserer Siedlungen nahmen. (Siehe Karte 22) Im Jahre 1847 bereits hatte die Köln-Mindener-Eisenbahn ihren Betrieb aufgenommen. An dieser Linie liegt auf Brackeler Boden im Norden der Gemarkung der Bahnhof Dortmund-Flughafen. Dieser hat für den Nahverkehr kaum jemals Bedeutung erlangt.

Anders ist die Situation bei der im Süden an den alten Dorfkernen vorbeiführenden Eisenbahnlinie Dortmund-Süd - Welter, die im Jahre 1876 dem Verkehr übergeben wurde. Hier waren Bahnhöfe in Brackel und in Asseln. Der Nahverkehr war also nur für Bewohner dieser beiden Siedlungen möglich. Zudem mußte ihr Ziel schon in der Nähe des außerhalb der Innenstadt gelegenen Bahnhofes Dortmund-Süd liegen. Der Nahverkehr auf dieser Strecke wurde erst bedeutsam mit der Einrichtung einer Schnellbahn am 26.5.1963. Um der Bevölkerung in allen Vororten eine gute

1) Ruhrnachrichten. 12.2.1967.

2) Ebenda. 24.4.1968.

Fahrgelegenheit zu bieten, richtete die Deutsche Bundesbahn außer den bereits bestehenden Bahnhöfen (Dortmund-Süd entfiel) am Stadthaus, in Körne, Wambel, Asseln-Mitte und Wicke Haltepunkte ein. Wie die stetig steigenden Fahrgastzahlen zeigen, hat sich die Einrichtung gut bewährt. Der Bahnverkehr auf der Strecke Dortmund-Süd - Welper dagegen mußte im Jahre 1968 aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eingestellt werden.

Die Entwicklung des Straßenbahnwesens verlief seit der Jahrhundertwende etwas lebhafter.

Seit 1881 betrieb die "Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft" in Dortmund eine Straßenbahnlinie von Dorstfeld nach Dortmund. Sie endete im Osten der Stadt an der "Funkenburg", etwa 700 m von der östlichen Gemarkungsgrenze und etwa 1.200 m vor dem Dorf Körne. (Siehe Karte 22) Einige Jahre später reifte bereits der Plan, die West-Ost-Verbindung stärker auszubauen. Seit 1898 liefen Verhandlungen "der Firma Overweg und Heymann auf Benutzung der Hellwegstraße in Körne für Anlegung einer elektrischen Straßenbahn von Dortmund resp. Körne nach Unna."¹⁾ Doch vorerst geschah hier noch nichts. Asseln war schon seit 1902 durch die "Hörder Kreisbahnen" mit Aplerbeck und Hörde verbunden. In dem Abschnitt "Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet" (Siehe S. 24) stellten wir bereits fest, daß in diesem Raum zwei Zechen des "Hörder Kohlenwerkes" waren, welche das Hörder Hüttenwerk versorgten.²⁾ Vermutlich bestand ein Arbeiterpendelverkehr zwischen Hörde und diesen Bergwerken. Wir sehen, daß dieser Raum wirtschaftlich und verkehrsmäßig vorübergehend von Hörde aus organisiert war.

Ein Jahr nach der Eingemeindung von Körne wurde die Straßenbahnlinie auf dem Hellweg durch Körne bis an die Gemarkungsgrenze von Wambel verlängert. Im selben Jahr baute die "Dortmunder Straßenbahn GmbH." des Landkreises Dortmund die Strecke

1) Szepanski, Geschichte des Dorfes Körne, 1958, S.190.

2) Vgl. dazu Ludwig, Dortmund-Hörde, 1956, S.33.

von Wambel bis Unna aus. An der Gemeindegrenze zwischen Dortmund und Wambel mußten die Fahrgäste umsteigen. Erst 1914 wurden beide Strecken vereinigt. Im Süden der Gemarkungsfläche von Körne und Wambel wurde 1925 eine Straßenbahnlinie von Dortmund über den Westfalendamm nach Aplerbeck gebaut. Als Abzweig von dieser Linie baute man eine Zufahrt zur Pferderennbahn in Wambel.

Die Stilllegung der Bergwerke am östlichen Hellweg Ende der zwanziger Jahre führte auch zur Aufgabe der Straßenbahn Asseln-Aplerbeck der "Hörder Kreisbahnen".

Im dritten Zeitabschnitt wurde diese Strecke 1937 im Kraftomnibusverkehr wieder aufgenommen.

Als in der Nachkriegszeit durch die intensive Bautätigkeit in den Randbezirken der Stadt die Dezentralisation des städtischen Ballungsraumes einsetzte, steigerte sich auch die Mobilität der Wirtschaftsunternehmen und der Bevölkerung. Zu der Ost-West-Verbindung auf dem Hellweg waren Nord-Süd-Verbindungen dringend erforderlich. 1950 wurde die Kraftomnibuslinie von Aplerbeck nach Asseln bis Kurl und Husen verlängert. 1959 richteten die Verkehrsbetriebe die Linie Hörde-Wambel-Derne ein, und 1960 verbanden sie auch die Siedlungen Aplerbeck-Brackel-Derne miteinander.

Am 1. April 1965 wurde die Straßenbahnstrecke vom Betriebsbahnhof in Wickede bis Unna stillgelegt. Die Stadt Unna hatte den Vertrag mit den Dortmunder Stadtwerken AG vorzeitig gekündigt "weil die Straßenbahn den Verkehr in den engen Straßen Unnas stark behindert."¹⁾ Seitdem bedient die "Verkehrsgesellschaft für den Kreis Unna-Kamen-Werne" die Bevölkerung an dieser Strecke mittels Kraftomnibussen.

Wir können abschließend feststellen, daß zu Beginn der Eingemeindungsperiode der Ausbau der Straßenbahn auf dem Hellweg von der Stadtmitte zum heutigen Stadtrand erfolgte. Die Straßenbahnverbindung von Asseln nach Hörde bestand bereits früher als die Hellwegbahn. Sie hatte starke wirtschaftsbezogene Triebkräfte und diente nicht der Intensivierung der Verkehrsbezie-

1) Ruhrnachrichten. 12.1.1965.

hungen der Hellwegdörfer untereinander. Andererseits wird dadurch gekennzeichnet, daß die Verkehrsbeziehungen nach Süden zum Emschertal hin aktiver gewesen sind. Dasselbe konnten wir bereits bei der Entwicklung des Straßennetzes feststellen. Erst in der Nachkriegszeit wurde ein Nahverkehrsnetz angelegt, indem zu der bestehenden West-Ost-Verbindung drei Nord-Süd-Verbindungen hinzukamen.

VI. Zusammenfassung und Ausblick

Wir sahen, daß die Hellwegdörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln uns Wickede um die Jahrhundertwende ein noch durch die Landwirtschaft geprägtes Bild besaßen. Fördertürme und Halden der Zechen zeigten an, daß die Industrie der Haupterwerbszweig der Bewohner geworden war. Hier fanden auch viele Erwerbstätige der Nachbargemeinden einen Arbeitsplatz. Das Verkehrsnetz machte sichtbar, daß die Beziehungen zu den Siedlungen der Emschertalung im Süden intensiv gewesen sind. Die im Norden und Süden der Gemarkungen verlaufenden Eisenbahnlinien waren für den Nahverkehr ohne Bedeutung.

Nach Beginn der Eingemeindungsperiode im Jahre 1905 wurde das Straßenbahnnetz ausgebaut und die Hellwegsiedlungen somit stärker an Dortmund angebunden. Wambel erhielt zu den Nachbargemeinden im Norden und Süden eine Straßenverbindung. Die wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Beziehungen zwischen unserem Raum und Hörde verloren mit dem Niedergang des Bergbaus gegen Ende der zwanziger Jahre an Bedeutung. Die in Brackel, Asseln und Wickede ansässigen Erwerbstätigen der Industriebevölkerung wurden größtenteils zu Pendlern. Hier zeichnete sich als Folge einer einseitigen Wirtschaftsstruktur eine erste Mobilität der Bevölkerung ab. In Körne und Wambel dagegen blühte das Wirtschaftsleben auf, denn hierher wurde auf billigem Boden bei optimalem Verkehrsanschluß die wachsende eisenverarbeitende Industrie aus der Innenstadt angesiedelt. Dadurch wurden diese Siedlungen zu Anziehungspunkten des Arbeitsmarktes. Private Bauherren und Siedlungsgesellschaften schufen hier große Wohnviertel. Die starke Expansion der Stadt sog das Dorf Körne auf. Es scheint so, als hätte die Industriebahn der "Dortmunder Eisenbahn AG" die Funktion einer Grenze erfüllt, denn in Wambel wurde die Siedlungsfläche nicht so dicht überbaut. Auch in Brackel, dem Sitz einer städtischen Verwaltungsstelle, war eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen.

Nach dem zweiten Weltkrieg setzte ein Bevölkerungsabzug aus der Innenstadt und die Auffüllung des Raumes bis zum Stadtrand ein. Das wird besonders deutlich an der Vergrößerung des

bauvolumens. In Körne, Wambel und Brackel erfolgte die Bebauung hauptsächlich am oberen Hellweg, in Wickede dagegen in der Hellweger Talung. Die Siedlungen wuchsen an der Hellwegachse aufeinander zu und zeigen heute bis auf eine ca. 1 km breite Lücke zwischen Brackel und Asseln eine städtische Bebauung. Die ehemaligen Dorfkerne liegen als sanierungsbedürftige Raumzellen darin eingebettet.

Je näher die Siedlung zum Stadtrand liegt, um so größer ist der Anteil an Nettobauland an der Gemarkungsfläche. Gemäß der Meßzahl für "Mischgebiete" sollen auf jeden Einwohner 41,7 qm Nettobauland entfallen. Die Bevölkerungsverteilung und Bebauung ist jedoch so großzügig, daß diese Meßzahl von Wickede am Stadtrand bis Wambel am Rande der Innenstadt um das Doppelte bis Sechsfache überschritten wird.

Die Landwirtschaft wurde in Körne, Wambel und Brackel fast restlos verdrängt. Nur im Siedlungsbild von Asseln und Wickede hat sie noch eine gewisse Bedeutung. Geschlossene landwirtschaftliche Nutzflächen finden sich bei diesen Siedlungen noch am oberen Hellweg bei Bodenwerten von 80-85 sowie in der feuchten Hellweger Talung. Eine Umstellung auf intensiven Gartenbau zur Versorgung der Großstadtbevölkerung ist festzustellen.

Die Versorgung der Bevölkerung mit Verbrauchsgütern war vor der Eingemeindungsperiode ausreichend. Jedoch sind die Konsumgewohnheiten bescheiden gewesen, und große Bevölkerungsteile versorgten sich mit vielen Gütern selbst. Nur in Brackel, welches eine gewisse Zentralität im Vorfelde der Stadt besaß, konnten teilweise gehobeneren Ansprüche gedeckt werden. Die Geschäfte lagen in der Ortsmitte am Hellweg. Mit der Ausdehnung der Siedlungen in den folgenden Jahrzehnten wurden die Einzelhandelsgeschäfte des täglichen Bedarfs gestreut angesetzt. Es fehlen heute in Wickede Lebensmittelgeschäfte, in Brackel ein Fischgeschäft, in Wambel Bäckereien und ein Haushaltswarengeschäft und in Körne ein Geschäft mit Papierwaren. Mit Geschäften für den gehobenen Bedarf sind die Siedlungen bei ihren hohen Einwohnerzahlen unterversorgt. So fehlen beispielsweise Buchhandlungen, Sportartikel- und Spielwarengeschäfte

überhaupt. Mit einigen Spezialgeschäften - Handarbeiten, Kunstgewerbe und Reformhaus - hebt Brackel sich auch heute von den anderen Siedlungen ab. Luxusbedarf kann in diesem Raum nicht gedeckt werden. Die Geschäfte für den periodischen Bedarf sind vorwiegend am Hellweg oder in seiner unmittelbaren Umgebung ansässig. Um der Bevölkerung weite Wege zu ersparen, wäre eine stärkere Streuung wünschenswert. Die Ladengeschäfte des gehobenen Bedarfs haben ihren Standort am Hellweg. Ladenzentren sind außerhalb der Ortsmittelpunkte nur in den neuerbauten Siedlungsteilen vorhanden.

Im Gefolge des starken Bevölkerungszuwachses erhielt das Verkehrsnetz der Siedlungen über Wambel, Brackel und Asseln Nord-Süd-Verbindungen mittels Kraftomnibus, und auf der Bahnstrecke Dortmund-Süd - Welver wurde zwischen Unna und Dortmund-Dorstfeld eine Schnellbahn eingerichtet. Der Straßenbahnverkehr auf dem Hellweg wurde verstärkt.

Auf drei von Westen nach Osten gerichteten Verkehrsbahnen - Schnellbahn (DB), Straßenbahn und Hellweg - wickelt sich der Hauptverkehr zwischen der Innenstadt und der Außenstadt ab. Für den von Norden nach Süden gerichteten Straßenverkehr im östlichen Stadtgebiet bildete sich Wambel als Verkehrsknoten aus. Auf den drei genannten Verkehrsbahnen bewegt sich der weitaus größte Teil des Pendelverkehrs und des innerstädtischen Berufsverkehrs zwischen den Wohnstätten im Osten der Stadt und der Innenstadt. Von diesem werden für den einfachen Weg 45 Minuten nicht überschritten. Diese Zeit wird als zumutbar angesehen. Die Bevölkerung kann zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn und Schnellbahn wählen. Die Schnellbahn befördert ihre Fahrgäste schnell und billig. Die Fahrt mit der Straßenbahn dauert länger und ist teurer. Dafür ist ihr Angebot an Fahrgelegenheiten größer, und die Erreichbarkeit ist günstiger. Die Schnellbahn wird um so häufiger benutzt, je weiter die Siedlung vom Stadtkern entfernt ist. Die Benutzung des Personenkraftwagens bringt teils unerheblichen, meistens jedoch keinen Zeitgewinn. Die Fahrtkosten sind im Vergleich zum öffentlichen Nahverkehr überaus hoch. Daß der Individualverkehr dennoch in zunehmendem Maße anwächst, ist ein Phänomen,

dessen Ursachen im sozialen Bereich wurzeln.

Die Siedlungen Körne und Wambel haben einen Überschuß an Einpendlern. In Brackel, Asseln und Wickede dagegen überwiegt die Zahl der Auspendler. Je näher die Siedlung dem Stadtrand liegt, um so geringer ist die Zahl der Personen, die in der Innenstadt einen Beruf ausüben. Während durch diese Pendelbewegungen in Wambel die Tagesbevölkerung um ein Viertel die Wohnbevölkerung übersteigt und in Körne kaum eine Veränderung eintritt, sinkt die Tagesbevölkerung in Brackel, Asseln und Wickede zwischen 24 % und 29 % unter die Wohnbevölkerung, so daß dieser Raum tagsüber stark entleert wird.

Die soziale Mobilität wird zum Stadtrand hin größer. Hier sind bei dem verstärkten Wohnungsbau in der Nachkriegszeit hauptsächlich junge Familien zugezogen. Das kommt auch im Altersaufbau der Bevölkerung der Siedlungen zum Ausdruck. Während Körne und Wambel eine schrumpfende Bevölkerung aufweisen, ist der Zustand bei Brackel, Asseln und Wickede als stationär anzusehen. Wickede tritt außerdem mit der geringsten "Alterslast" hervor. Diese ist im Wambel besonders groß.

Mit der Zunahme der Bevölkerung am Stadtrand verringerte sich die Zahl der Protestanten, und die Zahl der Katholiken nahm zu.

Bei den Stadtvertreterwahlen verlor die SPD zugunsten der CDU an Stimmen, jedoch hat die SPD in Asseln und Wickede die entscheidende Mehrheit. Hier im Osten des Untersuchungsgebietes ist bei einem günstigen Altersaufbau und geringerer "Alterslast" eine höhere Wahlbeteiligung festzustellen als im Westen bei schrumpfenden Alterspyramiden und einer größeren Zahl von Personen über 65 Jahren.

Je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt, um so stärker ist die Dynamik im Sozialraum. Die Siedlungen gleichen sich nicht. Sie bilden individuelle Strukturtypen.

Der Entwicklungsprozeß läuft weiter. Was wir heute darstellen, gleicht einer Momentaufnahme. Es ist morgen bereits überholt. Deshalb sollen abschließend die Planungen im Bereiche der Infrastruktur hervorgehoben werden.

Am 24. Juni 1968 verabschiedete der Rat der Stadt Dortmund

ein Schulbauprogramm, welches u.a. die Errichtung von fünf neuen Gymnasien und vier Realschulen vorsieht. Von diesen weiterführenden Schulen sollen bis 1970 je ein Gymnasium in Brackel und Asseln sowie im Jahre 1968 eine Realschule in Brackel und eine weitere 1970 in Asseln eingerichtet werden.¹⁾ Mit der Verwirklichung dieses Programms wäre den schulischen Bedürfnissen des östlichen Stadtgebietes hinsichtlich der weiterführenden Schulen Rechnung getragen. Der Rat der Stadt Dortmund sollte sich jedoch die Frage stellen, ob die Bildungsbedürfnisse und die Bildungsansprüche seiner Jugend im Dortmunder Osten hinsichtlich der Sozialstruktur der Bevölkerung vielleicht besser von einer integrierten Gesamtschule erfüllt werden könnten.

Nicht nur im kulturellen Bereich, sondern auch im kommerziellen Sektor zeigen sich heute Tendenzen, zentrale Funktionen aus der Innenstadt auszugliedern und Nebenzentren zu schaffen, um auf diese Weise die Vororte stärker zu beleben.

Eine Untersuchung, die von dem "Institut Gewerbebetriebe im Städtebau" (Ingesta) im Auftrage des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk durchgeführt wurde, sieht innerhalb der 30-Minuten-Isochrone von der City aus Nebenzentren vor. Es wurde vorgeschlagen, auf der noch nicht bebauten Fläche zwischen Asseln und Wickede nördlich des Hellwegs (Planquadrat 02) ein "Stadtteilzentrum" zu schaffen. Dieses soll "in attraktiver Nähe und Form zu den Wohngebieten gute Arbeitsplätze (wenigstens 50 %) bieten, ferner eigene Waren- und Kaufhäuser (etwa 10.000 qm), eine bunte Mischung leistungsfähiger Betriebe des Einzelhandels, des Handwerks, der Gastronomie, Ärzte, Rechtsanwälte, Fahrschulen, vor allem aber auch entsprechende Amtsstellen und Behörden sowie weiterbildende Schulen, Krankenhäuser, Erholungsgebiete, Sportanlagen und kulturelle Einrichtungen."²⁾

Sollte ein solches Programm verwirklicht werden, dann würden dem Dortmunder Osten Güter und Dienste angeboten, die er im Hinblick auf seine Einwohnerzahlen seit langem Bedarf.

1) Ruhrnachrichten. 10.7.1968.

2) Ebenda. 18.1.1968.

Da auf Grund einer Bevölkerungsprognose ein starker Bevölkerungszuwachs zu erwarten ist, sind bei der Vorbereitung eines neuen Flächennutzungsplanes bereits veränderte Bevölkerungszahlen ausgewiesen.

Geplante Bevölkerungskapazität der Siedlungen

Siedlung	Flächennutzungsplan 1964	Flächennutzungsplan in Vorbereitung	Differenz
Körne	10 225	10 220	- 5
Wambel	11 175	9 070	- 2 105
Brackel	29 170	37 880	+ 8 710
Asseln	16 235	16 860	+ 625
Wickede	24 995	28 620	+ 3 625
Summe	91 800	102 650	+ 10 850

während Körne und Asseln gegenüber dem bisherigen Vorhaben nicht bzw. nur unerheblich stärker besiedelt werden sollen, werden bei Wambel sogar Abstriche vorgenommen. Der neue Plan zielt darauf hinaus, in Wickede noch mehr Einwohner anzusiedeln und Brackel zu einem Bevölkerungsschwerpunkt im Dortmunder Osten auszubauen. Da die Aufnahmefähigkeit der Siedlungen nach dem Flächennutzungsplan von 1964 jedoch noch nicht erreicht ist (Vgl. S. 22), wird dieser Raum nach der Planung noch rund 34.000 Menschen aufnehmen und somit zusätzlich um die Bevölkerungszahl einer kleinen Mittelstadt anwachsen. Diese Kapazität soll erreicht werden mit Hilfe einer "rationellen Bodenwirtschaft durch Verdichten der Baugebiete auf das nach der Bodennutzungsverordnung zulässige Maß und Neuordnung der Grundstücksverhältnisse durch Bodenordnung."¹⁾

Die erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens hat die Behörden veranlaßt nach Lösungen zu suchen, die ein künftiges Verkehrschaos verhindern sollen. Diese betreffen weniger den öffentlichen Nahverkehr, obwohl hier auch an die Einrichtung einer Schnellbahn auf der Köln-Mindener-Strecke zwischen Dortmund

1) Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan, 1963, S.5.

und Kamen gedacht wird.¹⁾ Diese würde sich jedoch hauptsächlich für die nördlich der Bahnlinie gelegenen neuen Wohnbereiche in Scharnhorst und Grevel auswirken. Die Planungen richten sich vielmehr in erster Linie auf eine Neuordnung des Straßennetzes.

Ein von der Technischen Hochschule Aachen ausgearbeiteter Generalverkehrsplan für die Stadt Dortmund sieht folgende Gliederung des Straßennetzes von innen nach außen vor:²⁾

1. Kernstadttangentenring um den Wallring,
2. Innenstadt-Tangentenviereck,
3. äußeres Tangentenviereck der Verbandsstraßen als Schnellstraßen,
4. Autobahndreieck als äußerstes Tangentensystem.

(Siehe Karte 23)

Sofern der Verkehr nicht die Innenstadt als Ziel oder Quelle hat, sollen die bisher radial ausgerichteten Verkehrsströme in Tangentialströme aufgelöst werden. Für das Straßennetz unseres Untersuchungsgebietes, welches im Osten Dortmunds zwischen dem Innenstadt-Tangentenviereck und dem Autobahndreieck eingehängt ist, wird eine Entlastung des Hellwegs und der Nord-Süd-Verbindung über Wambel angestrebt. Hier sieht die Planung im einzelnen vor: (Siehe Karte 24)

1. Um auf dem Ruhrschnellweg (B 1) den innerstädtischen Verkehr von dem Durchgangsverkehr zu trennen, soll der Ruhrschnellweg im Stadtgebiet teilweise aufgeständert werden. Die untere Ebene ist für den innerstädtischen Verkehr vorgesehen.
2. Zur Entlastung des Hellwegs soll die durch die Hellweger Talung verlaufende Hannöversche Straße ausgebaut und nach Osten verlängert werden, da der Hellweg "mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand" den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr angepaßt werden kann. Dadurch würden die Hellwegsiedlungen im Norden umgangen. Die Straße mündet in der Innenstadt wieder

1) Ruhrnachrichten. 24.9.1968.

2) Vgl. Korte, Dortmund, Generalverkehrsplan, 1964.

in den Hellweg ein.

3. Zwischen dem Borsigplatz im Norden der Innenstadt und Brackel soll die Brackeler Straße durchgebaut werden, um den von Osten kommenden Verkehr nördlich an der Innenstadt vorbeizuführen.

4. Die NS X soll die BAB Leverkusen-Kamen-Münster (Auffahrt Schwerte) mit der BAB Frankfurt-Hannover (Auffahrt Dortmund-Nordost) als Querspange verbinden. Sie ist die notwendige Nord-Süd-Verbindung über Wambel. Dadurch würden die Hoesch Westfalenhütte AG im Norden und die Dortmund-Hörder-Hüttenunion im Süden sowie die Verarbeitende Industrie in Körne und Wambel an das Fernstraßennetz angeschlossen.

5. Die Semerteichstraße als östliche Innenstadttangente soll die dicht besiedelten nördlichen Stadtgebiete mit dem größten Vorort Hörde verbinden und als solche "Andien- und Abgangsfunktionen" erfüllen.

Um der Stadtschnellbahn (DB) in Wickede einen kreuzungsfreien Übergang über den Hellweg zu ermöglichen, soll dieser in Wickede "abgekniffen" werden. Dieses bedeutet, daß der historische Hellweg seine Funktion als Durchgangsstraße verlieren und nur noch dem Quell- und Zielverkehr der Bevölkerung unserer Hellwegsiedlungen dienen würde.

Wir untersuchten den Werdegang der Hellwegdörfer am östlichen Hellweg Dortmunds von der ersten Eingemeindung an und verfolgten ihre Entwicklung zu Stadtteilen der Großstadt mit städtischen Funktionen und städtischem Lebensstil. Überblicken wir das Untersuchungsgebiet, dann erscheint es als Verkehrsraum homogen. Als Wirtschaftsraum unterschiedlich strukturiert und als Sozialraum differenziert ist es jedoch heterogen. Seit ihrer Eingemeindung durchliefen die Siedlungen eine unterschiedliche Entwicklung. In Körne und Wambel ging der Entwicklungsprozeß seit der Eingemeindung schnell vonstatten, in Brackel, Asseln und Wickede jedoch retardierend. In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden diese Siedlungen zunehmend in die Gesamtkonzeption der Großstadt einbezogen. Die Bevöl-

kerung empfindet, daß sie teil hat an dem Schicksal ihrer Stadt. Im Stadtverband fühlen sich die Einwohner Brackels als Brackeler, in der Fremde jedoch als Repräsentanten der Stadt Dortmund. Dieses steht als ein Zeichen dafür, daß die Bevölkerung unserer Hellwegsiedlungen die Integration auch geistig vollzogen hat.

Schrifttums- und Quellenverzeichnis

A. Abhandlungen

- Beckermann, Theo: Die Eingliederung von Handwerks- und Einzelhandelsbetrieben in neue Wohngebiete. Essen. 1955.
- Bertelsmeier - Müller-Wille: Landeskundlich-statistische Kreisbeschreibungen in Westfalen. Münster. 1950.
- Bobek, Hans: Über den Einbau der sozialgeographischen Betrachtungsweise in die Kulturgeographie. In: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Deutscher Geographentag Köln 1961. Wiesbaden. 1962. S. 148-165.
- Bolte, Karl-Martin - Kappe, Dieter: Struktur und Entwicklung der Bevölkerung. In: Struktur und Wandel der Gesellschaft. Reihe B der Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialkunde. Opladen. 1964.
- Braun, Eberhard: Die Landwirtschaft im Raume Groß-Dortmund. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1961..
- Eulenstein, Friedrich: Die siedlungsgeographische Entwicklung Dortmunds unter Berücksichtigung der natürlichen Oberflächengestaltung. In: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Dortmund. 1958. Bd. 55/1958. S.111-130.
- Finke, Heinz A.: Soziale Gemeindetypen. In: Geographisches Taschenbuch. Stuttgart. 1953. S.509-512.
- Fochler-Hauke, Gustav (Hrsg.): Geographie. Fischer Bücherei. Frankfurt am Main. 1959.
- Ganser, Karl: Modelluntersuchung zur Dorferneuerung. München. 1967.
- Gehlen, Arnold - Schelsky, Helmut (Hrsg.): Soziologie. Düsseldorf - Köln. 1964.
- Göddemeier, Mechthild: Dortmund-Asseln. Entstehung und Entwicklung des Großstadtraumes Dortmund. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1963.

- Graf, Hans: Die Entwicklung der Wahlen und politischen Parteien in Groß-Dortmund. Hannover-Frankfurt/Main. 1958.
- Hahn, Helmut: Geographie und Konfession. Ein Beitrag zur Sozialgeographie des Tecklenburger Landes. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. Bd. 11. Stuttgart. 1952. S.107-126.
- Hahn, Helmut: Sozialgruppen als Forschungsgegenstand der Geographie. Gedanken zur Systematik der Anthropogeographie. In: Erdkunde. Bd. XI. Heft 1. Bonn. 1957. S.35-41.
- Hahn, Karl: Die kommunale Neuordnung des Ruhrgebietes, dargestellt am Beispiel Dortmunds. Köln und Opladen. 1958. In: Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen. Hrsg. Staatssekretär Prof. Dr. h.c. Dr. E.h. Leo Brandt.
- Hans, Hanni: Der Dortmunder Hauptfriedhof. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. 2 Bde. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrprüfungsprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1957.
- Hartenstein, Wolfgang: Soziologische Grundlagen der Stadtplanung. In: Beobachtungen zur Stadtentwicklung. Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bad Godesberg. 1962.
- Hasse: Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften. Bd. I. Jena. 1918.
- Haushaltsbefragung Dortmund. Mai 1968. Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bad Godesberg. Mai 1968.
- Hellgrewe, Henny: Dortmund als Industrie- und Arbeiterstadt. Eine Untersuchung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Stadt. Dortmund. 1951..
- Hellkötter, Friedrich: Die wirtschaftliche und soziale Bedeutung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbs. München, Dortmund. 1953. (Stadtarchiv Dortmund)
- Informationen des Instituts für Raumforschung. 22-33/53. Bad Godesberg. 2.6.1953.
- Ipsen, Gunther und Mitarbeiter: Standort und Wohnort. Köln-Opladen. 1957.

- Ipsen, Gunther: Daseinsformen der Großstadt. Tübingen. 1959.
- Kabel, Dr. Ing.: Begründung und Erläuterung zum Baustufenplan der Stadt Dortmund. Sonderbauordnung vom 20. Dez. 1929. Dortmund. 1930.
- Kabel, Dr. Ing.: Das Stadtbaurecht in Dortmund nach dem Baustufenplan von 1932. Dortmund. 1932.
- Klöpper, Rudolf: Der geographische Stadtbegriff. In: Geographisches Taschenbuch. Wiesbaden. 1956/57. S.453-461.
- Koch, Inge: Verkehrsprobleme und Verkehrsentwicklungstendenzen im Raume Dortmund. Unveröffentlichte wissenschaftliche Arbeit vorgelegt für die wissenschaftliche Prüfung für das Gewerbelehramt. Seminar für Wirtschafts- und Sozialgeographie der Universität Köln. Sommersemester 1966.
- König, René (Hrsg.): Soziologie. Fischer Bücherei. Frankfurt am Main. 1958.
- Korte, J.W.: Dortmund. Generalverkehrsplan. Teil I. Individueller Straßenverkehr. Diagnose und Prognose. Aachen. 1964.
- Kraus, Theodor: Räumliche Ordnung als Ergebnis geistiger Kräfte. In: Erdkunde. Bonn. 1948. Bd. II. S.151-155.
- Liepelt, Klaus: Neue Formen der Verkehrsenquête. In: Beobachtungen zur Stadtentwicklung. Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bad Godesberg. 1962.
- Linneweber, Gisbert: Die Landwirtschaft in den Kreisen Dortmund und Hörde unter dem Einflusse der Industrie. Inaugural-Dissertation. Stuttgart. 1909.
- Loerwald, Ludwig: Heimatkunde des Ortsteiles Dortmund-Wambel. (Teil 1 Alt-Wambel) Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1957.
- Ludwig, Karl-Heinz: Dortmund-Hörde. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte von 1800 bis heute. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur Realschullehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1956.

- Mertens, Paul H.: Das Werden der Dortmunder Wirtschaft. Dortmund. 1942.
- Mittelhäuser, K.: Siedlungsform und Verkehr. In: Geographisches Taschenbuch. Stuttgart. 1953. S.519-520.
- Müller, Hugo: Zur Heimatkunde Brackels. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Groß-Dortmunder Raumes. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1950.
- Müller-Wille, Wilhelm: Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit. In: Spieker. Heft 8. 1957. S.37-46.
- Müller-Wille, Wilhelm: Stadtkartographie und Siedlungsgeographie. In: Kartographische Nachrichten. Gütersloh. 1964.
- Müller-Wille, W. - Meynen, E.: Die Städte in Westfalen in geographisch-landeskundlichen Kurzbeschreibungen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 34. Bd. Bad Godesberg. 1965. S. 84-88.
- Mumford, Lewis: Megalopolis. Gesicht und Seele der Großstadt. Wiesbaden. 1951.
- Mumford, Lewis: Die Stadt. Geschichte und Ausblick. Köln. 1963.
- Niemeier, Georg: Das Landschaftsbild des heutigen Ruhrreviers vor Beginn der großindustriellen Entwicklung. Erläuterungen zu einer Karte der Zeit um 1840. In: Westfälische Forschungen. 5. Bd. Münster. 1942. S.79-114.
- Neuhaus, Fritz: Die Zechenstillegungen im Südrandbezirk des Ruhrgebietes. Inaugural-Dissertation. Bochum-Langendreer. 1938.
- Otremba, Erich: Die Gestaltungskraft der Gruppe und der Persönlichkeit in der Kulturlandschaft. In: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Deutscher Geographentag Köln 1961. Wiesbaden. 1962. S.166-176.
- Pieper, Hedwig: Der westfälische Hellweg, seine Landesnatur, Verkehrsstellung und Kleinstädte. Inaugural-Dissertation. Münster. 1928.

- Pirath, Carl: Das Raumzeitsystem der Siedlungen. Stuttgart. 1947.
- Pudwell, Ursula: Wickede als Heimatraum. Ein Beitrag zur Geschichte Dortmunder Stadtteile. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur Realschullehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1952.
- Reckenberg, Fritz: Das Einmaleins der Siedlung. Richtzahlen für das Siedlungswesen. Berlin. 1940.
- Reekers, Stephanie - Schulz, Johanna: Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818-1950. Dortmund. 1952.
- Rohsa, Erich: Wirtschaft und Siedlung in Dortmund. Eine stadtgeographische Studie. Inaugural-Dissertation. Marburg. 1937.
- Schaffranke, Ewald: Ziele und Möglichkeiten der gemeindlichen Siedlungspolitik. (Beispiel Dortmund) Dissertation. Köln. 1957.
- Scherkamp, Horst: Dortmund als Industrieraum. Inaugural-Dissertation. Münster. 1938.
- Schölller, Peter: Die Pendelwanderung als geographisches Problem. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. Bad Godesberg. 1957. S.254-265.
- Schölller, Peter: Vom Geist und Lebensstil einer Stadt. Anmerkungen und Gedanken zur individuellen Stadtgeographie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 23. Bd. Bad Godesberg. 1959. S.45-54.
- Schulte, Heinrich: Die geologischen Verhältnisse des östlichen Haarstranges, insbesondere des Almegebietes. Dissertation. Münster. 1937.
- Schürmann, Heinz W.: Zur sozial- und wirtschaftsräumlichen Gliederung Wuppertals. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 23. Bd. Bad Godesberg. 1959. S.279-298.
- Stahl, Erika: Dortmund-Körne. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1962.

Steinberg, Heinz-Günter: Die Sozialstruktur im Ruhrgebiet.
In: Geographische Rundschau. 15. Jahrgang. Braunschweig.
1963. S.309-318.

Stock, Adolf: Handel und Verkehr im Dortmunder Raum seit Beginn des 19. Jahrhunderts. (Entwicklung, Bedeutung, Struktur) Inaugural-Dissertation. Köln. 1948.

Strothotte, Walter: Die Dortmunder Stadtbahn. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1965.

Szepanski, Wilfried: Zur Geschichte des Dorfes Körne bis zu seiner Einverleibung in den Stadtkreis Dortmund. In: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Dortmund. 1958. Bd. 54/1958. S.163-217.

Thüner, Walter: Die Bauernschaft Wambel als Beispiel einer sozialgeographischen Umwandlungsform. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. Unveröffentlichte Wissenschaftliche Hausarbeit zur Realschullehrerprüfung an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. 1961.

Tormin, Walter: Geschichte der deutschen Parteien. Stuttgart. 1966.

Von der toten zur lebendigen Stadt. Fünf Jahre Wiederaufbau in Dortmund. Hrsg. Stadt Dortmund. 1951.

Winterfeld, Luise von: Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund. Dortmund. 1963.

Witt, Werner: Stadtlandschaft und Regionalplanung am Beispiel Hamburgs. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 1959/60. Bad Godesberg. S.72-80.

B. Statistiken und Verwaltungsberichte

Beitragsbuch 1949 - 1954: Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband. Kreisverband Dortmund.

Dortmunder Statistik: Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Dortmund. Nr. 1. 1930.

- Dortmunder Statistik: Die Wahlen zur Gemeindevertretung am 9. Nov. 1952. Statistisches Amt der Stadt Dortmund. Heft 1. Januar 1953.
- Dortmunder Statistik: Stadtvertreterwahl am 28.10.1956. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 3. März 1957.
- Dortmunder Statistik: Stadtvertreterwahl am 19.3.1961. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 14. Juni 1961.
- Dortmunder Statistik: "Dortmund". Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Sozialstrukturwandlungen sowie Entwicklungstendenzen. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 20. 1963.
- Dortmunder Statistik: Stadtvertreterwahl am 27.9.1964. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 22. Februar 1965.
- Dortmunder Statistik: Die wirtschaftliche Struktur des Handels in Dortmund. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 24. Juli 1965.
- Dortmunder Statistik: Die Dortmunder Bevölkerung im Jahre 1965. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 21. März 1966.
- Dortmunder Statistik: Das Dortmunder Wohnungswesen in statistischer und historischer Sicht seit der Jahrhundertwende. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 28. Juli 1966.
- Dortmunder Statistik: Die Motorisierung und ihre Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Dortmund unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs, Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 33. Mai 1967.
- Erhebungen der Verkehrszählungen 1939, 1950, 1961. Urmaterial. Stadt Dortmund. Amt für Statistik und Wahlen.

- Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund.
Stadt Dortmund. Stadtplanungsamt. Dortmund. 1963.
- Fahrgastzählung der Dortmunder Stadtwerke AG.-Verkehrsbetriebe.
22.2. - 6.4.1965.
- Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse
der Volks-, Berufs-, Wohnungs- und Arbeitsstättenzählung
1950 und der landwirtschaftlichen Erhebungen von 1949/50.
Sonderreihe Volkszählung 1950. Heft 15. Statistisches Lan-
desamt Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. 1952.
- Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Arbeitsstät-
ten, Struktur der Landwirtschaft, Gemeinde финанzen. Sonder-
reihe Volkszählung 1961. Heft 3b. Statistisches Landesamt
Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. 1963.
- Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Bevölkerungs-
entwicklung 1871 - 1961. Sonderreihe Volkszählung 1961.
Heft 3c. Düsseldorf. 1964.
- Hauptübersicht der Liegenschaften. Jahrgänge 1941 bis 1966.
Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt.
- Landwirtschaftliche Kartei. 1939. 1949. 1965. Stadt Dortmund.
Amt für Statistik und Wahlen.
- Statistische Vierteljahresberichte der Stadt Dortmund. 1908-
1920. Stadt Dortmund. Statistisches Amt.
- Vergleichszählung des Werktagsverkehrs. Dortmunder Stadtwerke.
März 1964. (Stadtplanungsamt Dortmund)
- Verkehrszählungen vom 24.7.1958 und 14.5.1968. Urmaterial.
Stadt Dortmund. Stadtplanungsamt.
- Volks-, Berufs- und Betriebsstättenzählung 1925. Die berufli-
che und soziale Gliederung der Bevölkerung in den Ländern
und Landesteilen. Heft 15. Provinz Westfalen.
- Vorerhebung zur Bodennutzungserhebung 1948 und 1949. Hauptliste
Zusammenstellung der Betriebskarten. Stadt Dortmund. Amt
für Statistik und Wahlen.

C. Adreßbücher, Fahrpläne, Zeitungen

Adreßbuch für den Landkreis Dortmund. Dortmund. 1900.

Adreßbuch Dortmund-Land. Hagen. 1928.

Dortmunder Adreßbuch für das Jahr 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1919/20.

Dortmunder Einwohnerbuch 1921, 1924, 1926, 1927, 1928, 1929.

Dortmunder Adreßbuch für das Jahr 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1950, 1952, 1953/54, 1955, 1956/57, 1958, 1960, 1961, 1962, 1963/64, 1965, 1967.

Fahrplan. Gültig ab 15. Februar 1950. Dortmunder Stadtwerke AG. Verkehrsbetriebe.

Fahrplan. Gültig ab 1. November 1959. Dortmunder Stadtwerke AG. Verkehrsbetriebe.

Fahrplan 1967/68. Dortmunder Stadtwerke AG. Verkehrsbetriebe.

Amtlicher Taschenfahrplan Ruhrgebiet. Sommer 1968. Deutsche Bundesbahn. Bundesbahndirektion Essen.

Bekanntmachungen. Amtliches Organ der Stadt Dortmund. Nr. 46. 8. Jg. 14.11.1952.

Dortmunder Zeitung. 5.5.1924, 8.12.1924, 21.5.1928, 13.3.1933.

Ruhrnachrichten. 12.1.1965, 13.7.1965, 14.10.1965, 30.10.1965, 12.2.1967, 28.4.1967, 26.6.1967, 18.1.1968, 20.3.1968, 24.4.1968, 10.7.1968, 24.9.1968.

Westdeutsche Allgemeine Zeitung. 12.1.1965.

Westfälische Rundschau. 19.10.1948. 31.12.1964.

D. Karten, Atlanten

Kirchderne-Camen, Körne-Niedermassen. Urmeßtischblatt Bd. VI, Bl. 2. Aufgenommen und gezeichnet im Jahre 1839 von Lt. v. Zimmermann. (Fotokopie Stadtarchiv Dortmund.)

Übersichtskarte vom Stadt- und Landkreis Dortmund. Angefertigt durch H. Rehmann. Dortmund. 1886. M 1 : 50.000. (Stadtarchiv Dortmund.)

- Plan von Dortmund. M 1 : 15.000. 1926. Verlag Willy Gröbchen.
(Archiv des Vermessungs- und Katasteramtes der Stadt Dortmund.)
- Übersichtsplan der Stadt Dortmund. M 1 : 15.000. 1927. Städtisches Vermessungsamt. (Archiv des Vermessungs- und Katasteramtes der Stadt Dortmund.)
- Groß-Dortmund. M 1 : 20.000. Blatt B. 1928. Hrsg. Städtisches Vermessungsamt. (Stadtarchiv Dortmund.)
- Groß-Dortmund. M 1 : 20.000. Angefertigt im Jahre 1934 durch das Städtische Vermessungsamt. (Archiv des Vermessungs- und Katasteramtes der Stadt Dortmund.)
- Topographische Karte. M 1 : 50.000. L 4510 Dortmund. Hrsg. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen. 1959. Ausgabe 1962.
- Dortmund. M 1 : 20.000. Mächtigkeit der quartären Deckschichten im Stadtgebiet Dortmund. Bearbeiter: M. Hoyer. Kartographie und Druck: Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt. Januar 1963.
- Dortmund. M 1 : 25.000. Hrsg. Stadt Dortmund - Willy Gröbchen KG Dortmund. Juli 1964.
- Dortmund. M 1 : 20.000. Altersstufen der Gebäude. Hrsg. Stadt Dortmund Vermessungs- und Katasteramt und Willy Gröbchen KG. Dortmund. Juli 1964.
- Dortmund. M 1 : 20.000. Gemarkungskarte. 1964. Hrsg. Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt und Willy Gröbchen KG. Dortmund.
- Dortmund. M 1 : 20.000. Verwaltungskarte. 1964. Hrsg. Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt und Willy Gröbchen KG. Dortmund.
- Hydro-Geologische Karte. M 1 : 20.000. Bearbeiter: M. Hoyer. Kartographie und Druck: Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt. August 1965.
- Dortmund. M 1 : 20.000. Verteilung der Einwohner. Darstellung der Einwohnerzahlen nach Fortschreibung. Stand: 31.12.1966. Entwurf des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund.

Dortmund. M 1 : 20.000. Amtliche Entfernungskarte des Stadtkreises Dortmund. Hrsg. Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt. Januar 1967.

Dortmund. M 1 : 20.000. Bevölkerungsentwicklung in den Statistischen Bezirken. 1962-1964-1966. Stand: April 1967. Hrsg. Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt und Willy Größchen KG. Dortmund

Kartenmaterial des Schulverwaltungsamtes der Stadt Dortmund.

Kartenmaterial der Evangelischen Kirche von Westfalen. Dortmund.

Kartenmaterial der Katholischen Kirche. Gemeindeverband Kirchenkasse. Dortmund.

Planungsatlas "Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk". Essen. 1960.

Heimatatlas für Dortmund. Hrsg. Arbeitskreis für Heimatkunde. Braunschweig. 1961.

Lebenslauf

Am 13. März 1926 wurde ich als Sohn des Karl Ludwig und seiner Ehefrau Maria, geborene Kilhof, in Hörde, Kreis Dortmund, geboren. Dort besuchte ich die Volksschule und ab 1937 das Realgymnasium. Im Rahmen des Wehreinsetzes von Schulklassen wurde ich 1943 Luftwaffenhelfer. Die Einberufung zum Reichsarbeitsdienst unterbrach im Jahre 1943 für drei Monate meine Schulzeit. Nach Vollendung des achtzehnten Lebensjahres wurde ich 1944 zur Kriegsmarine einberufen. Ich erhielt den Reifevermerk. Nach Kriegsende war ich bis zum 30. Dezember 1945 im aktiven Seeminenräumdienst tätig. Am 14. Oktober 1946 erhielt ich nach dem Besuch eines neunmonatigen Sonderlehrgangs für Kriegsteilnehmer in Dortmund das Reifezeugnis.

In den Jahren 1946 bis 1948 studierte ich an der Pädagogischen Hochschule Dortmund. Dort legte ich am 28. Juli 1948 die erste Prüfung für das Lehramt an Volksschulen ab. Am 4. September 1948 heiratete ich die Lehrerin Gisela Bußmann. Wir haben eine Tochter und einen Sohn. Meine erste Lehrerstelle trat ich am 1. Oktober 1948 in Wesseling-Keldenich (Köln-Land) an. Dort bestand ich am 3. März 1952 die zweite Prüfung für das Lehramt an Volksschulen. Nach meiner Versetzung nach Dortmund im Jahre 1953 bereitete ich mich an der Pädagogischen Hochschule Dortmund auf das Realschullehrerexamen vor. Am 8. Mai 1956 erwarb ich die Befähigung für das Lehramt an Realschulen in den Fächern Erdkunde und Biologie. 1958 trat ich den Dienst an der Friedrich-List-Realschule in Dortmund an. Im Jahre 1963 wurde ich als Fachleiter für Erdkunde an das Staatliche Bezirksseminar für das Lehramt an Realschulen berufen.

Im Wintersemester 1963/64 nahm ich an der Friedrich-Wilhelm-Universität in Münster das Studium in den Fächern Geographie, Pädagogik, Soziologie und Volkskunde auf. Meine akademischen Lehrer, denen ich zu Dank verpflichtet bin, waren die Herren Professoren Hambloch, Lichtenstein, Müller-Wille, Schelsky und Schier. Besonders jedoch danke ich Herrn Professor Dr. W. Müller-Wille für die Betreuung der Arbeit sowie für alle Anregungen, die ich während des Studiums von ihm erhielt.

